

SLUIPVERKEER WAASLAND

Actieplan



Met de steun van het ESF in het kader van het verstrekt streekbeleid Waas en Dender

Opdrachtgever: Interwaas
Datum: 18/01/2021

ESF
INVESTEERT IN
JOUW TOEKOMST



Titel	Interwaas Sluipverkeer Oplossingsscenario's
Opdrachtgever	Interwaas
Contactpersoon opdrachtgever	Bart Casier
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Van Immerseelstraat 66 - 2018 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Sven Vlassenroot
Datum	18/01/2021
Versienummer	2
Projectnummer	P.013514

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
1	18/01/2021	Update definities
0.1	17/11/2020	Draft-versie voor werkgroep 2/12

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Sven Vlassenroot, Senne Deboeure	Datum 18/01/2021
Document screener(s)	Sven Vlassenroot	Datum
Document goedkeurers	Gelezen en goedgekeurd Sven Vlassenroot	Gelezen en goedgekeurd Senne Deboeure

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.013514_Sluisverkeer Interwaas_Actieplan_final
Laatst opgeslagen	18/01/2021

INHOUD

1. Inleiding	3
2. Definities	4
3. Context van het actieplan	6
3.1 Gefaseerde aanpak	6
3.1.1 Fase 1: sluipverkeer woonwijken	6
3.1.2 Fase 2: sluipverkeer gewestwegen.....	6
3.2 Beïnvloedende aspecten op de uitvoerbaarheid	7
3.2.1 Impact van omliggende infrastructurele ingrepen.....	7
3.2.2 Impact van verdere beleidsontwikkelingen.....	7
4. opbouw van het actieplan	9
5. Organisatorische aspecten	10
5.1 Opzetten van een overlegstructuur en het uitwerken van procedures	10
5.1.1 Ondertekening van de intentieverklaring	10
5.1.2 Opzetten van een (permanente) overlegstructuur.....	10
5.1.3 Uitwerken van een procedure voor opvolging.....	10
5.1.4 Uitwerken van een evaluatiekader/beslissingskader	11
5.2 Ondersteunende (zachte) maatregelen	12
5.2.1 Coördinatie in maatregelen en uitvoering van werken.....	12
5.2.2 Coördinatie in beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen	13
5.2.3 Communicatie	13
5.2.4 Bevorderen van alternatieve vervoerswijzekeuze	14
5.2.5 Opstart van een mobiliteitscoördinatiecentrum.....	14
5.2.6 Opstart van een verkeersmanagementsysteem	14
5.2.7 Herkomst bestemmingsonderzoek ontsluiting bedrijventerreinen	14
5.2.8 Havennummering	15
6. Infrastructurele oplossingen	16
6.1 Signalisatie	16
6.2 Weginrichting	16

6.3	Voorzien van truckparkings en de nodige rustplaatsen _____	19
7.	ANPR oplossing _____	20
7.1	ANPR systeem _____	20
7.1.1	Doorlopen van het evaluatieproces	20
7.1.2	Uitvoeren studie technisch-functionele haalbaarheid	21
7.1.3	(Gefaseerde) opmaak bestek ANPR	22
7.1.4	Plaatsen van ANPR.....	23
8.	Monitoring & evaluatie _____	25

1. INLEIDING

Het Waasland wordt geconfronteerd met toenemende verkeersstromen op het onderliggend wegennet, zowel parallel aan de snelwegen E17 en E34 (west-oost) als op de verbindingen tussen beide snelwegen en de Waaslandhaven (noord-zuid). De problematiek van sluipverkeer stelt zich zowel in woonwijken als op gewestwegen. Om de veiligheid en de leefbaarheid in de verschillende (deel)kernen te kunnen vrijwaren, willen de gemeenten die verenigd zijn in de intercommunale Interwaas een overkoepelend systeem uitrollen om doorgaand verkeer (personen- en vrachtverkeer) te kunnen onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te kunnen verplichten om bepaalde voorkeursroutes te volgen.

Voortbouwend op de inventarisatie, methodencatalogus en de scenario's werd dit actieplan opgesteld; Het actieplan of stappenplan tracht de afspraken in de intentieverklaring verder te concretiseren in maatregelen.

De maatregelen die worden voorgesteld omvatten zowel reeds uitgevoerde ingrepen als meer toekomstgerichte maatregelen. Zoals beschreven in de scenario's omvat het stappenplan twee fases:

Eerste fase: Deze omvat uitgevoerde maatregelen en uit te voeren maatregelen op korte termijn (binnen de 1 tot 2 jaar)

Tweede fase: Deze omvat uit te voeren maatregelen (al dan niet beslist beleid) en meer toekomstgerichte maatregelen. Deze omvat maatregelen die minimaal 2-3 jaar nodig hebben vooraleer deze operationeel zijn; maar evenzeer een realisatietijd kunnen omvatten tot 10 jaar.

2. DEFINITIES

Om het onderscheid te kunnen maken tussen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en sluipverkeer, moeten we deze drie soorten verkeersstromen scherp kunnen definiëren. We hernemen daartoe de definities zoals opgenomen in de intentieverklaring.

Sluipverkeer

In de studie "Sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen" (Arckus & MOW) worden een bottom-up en een top-down definitie gegeven:

Volgens de bottom-up benadering is sluipverkeer: "De ervaren overdruk van doorgaand verkeer in een gebied of route ten gevolge van problemen in de ruimtelijke-, de infrastructurale- of de verplaatsingscontext".

Volgens de top-down benadering is sluipverkeer: "verkeer dat wegen met een verbindende of een verzamelende functie vermijdt om een route te volgen op wegen met een lager functieniveau".

Sluipverkeer kan daarnaast zowel om doorgaand verkeer als om bestemmingsverkeer zijn.

Doorgaand verkeer is sluipverkeer zodra het de snelweg vroeger verlaat dan via de gepaste afrit in functie van de bestemming (of tussenstop). Vaak gebeurt dat wanneer op het hoofdwegennet file ontstaat, als gevolg van een calamiteit, wegenwerken of simpelweg de verkeersdrukke. Wanneer de verkeersdrukke frequent aanleiding geeft tot files, en we dus spreken van structurele files, wordt de sluiproute snel de gewoonteroute en volgt men deze ook wanneer er geen aanleiding is op het hoofdwegennet.

Bestemmingsverkeer is sluipverkeer als, in plaats van de gewenste route te volgen, door woonwijken, via schoolomgevingen of andere hindergevoelige locaties gereden wordt. Bestuurders kunnen voor een sluiproute kiezen vanuit een reële of gepercipieerde tijds winst, vanuit het verlangen om in beweging te blijven en wachtrijen of verkeerslichten te vermijden of uit gewoonte.

Bestemmingsverkeer

Bestemmingsverkeer is lokaal verkeer dat gewenst en toegelaten is. Verkeer is bestemmingsverkeer in de onmiddellijke omgeving van herkomst en bestemming. Daarbuiten (daartussen) is het doorgaand verkeer. Het gaat om verplaatsingen met een herkomst (vertrekpunt) of bestemming (tussenstop of einddoel) op het grondgebied van een (of meer) van de Interwaas gemeenten. Het kan gaan om inwoners, werknemers, leveranciers, bezoekers, toeristen, koeriers,..

Bestemmingsverkeer moet gebruik kunnen maken van het onderliggend wegennet. Voor korte verplaatsingen kan dat voor de volledige route, voor langere afstanden bij voorkeur enkel tussen de herkomst of bestemming en het gepaste snelwegcomplex.

Voor het grondgebied van de gemeenten die behoren tot Interwaas moet deze definitie nog scherper worden gesteld.

De Waaslandhaven is een erg grote attractiepool, met rechtstreekse aansluitingscomplexen op het hoofdwegennet. Verkeer van of naar het havengebied moet via het hoofdwegennet verlopen tot aan die complexen.

Het grondgebied van de Interwaas-gemeenten is in 3 grote zones in te delen: ten noorden van de E34 (voornamelijk Waaslandhaven), tussen de snelwegen E34 en E17 en ten zuiden van de E17. Bestemmingsverkeer moet in relatie tot een van die 3 zones gezien worden. Ter illustratie: verkeer vanuit Temse naar de Waaslandhaven moet via E17 – R1 – E34 verlopen, aangezien dit voor de zone tussen de snelwegen wordt beschouwd als doorgaand verkeer.

Doorgaand verkeer

Verkeer dat het gebied van Interwaas als geheel, of een van de 3 grote zones zoals hierboven gedefinieerd, doorkruist, zonder er een bestemming te hebben. Het gaat om verkeer over lange en/of korte afstand, ongeacht de richting, bijvoorbeeld tussen Gent en Antwerpen, tussen de kust en Limburg, tussen de Franse grens en de (Waasland)haven, ... Doorgaand verkeer moet afgewikkeld worden via het hoofdwegennet. Doorgaand verkeer heeft geen oorsprong of bestemming in het Waasland of doorkruist een van de 3 grote zones zonder er een bestemming te hebben.

Studiegebied

Het studiegebied omvat de gemeenten behorende tot Interwaas.

Ruimer gebied

Het ruimer gebied of impactgebied omvat de omgeving ruimer dan het studiegebied waarbij maatregelen genomen in het studiegebied een impact kan hebben buiten het studiegebied.

De sleutel om een goed onderscheid te kunnen maken, ligt in het definiëren van de gewenste routes. Aangezien het niet realistisch is om voor elke mogelijke herkomst en bestemming de gewenste route te definiëren, gaat het vooral om het definiëren van netwerken waar bepaalde verkeersstromen gewenst zijn, en waar dat minder het geval is. De basis is de wegencategorisering waarbij de lokale wegen type III enkel bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer, en de hogere categorieën in verschillende mate bedoeld zijn voor doorgaand verkeer (geen herkomst of bestemming in die straat).

3. CONTEXT VAN HET ACTIEPLAN

Vooraleer het actieplan verder te concretiseren is het nodig om enkele belangrijke aspecten mee te nemen als achtergrond die de uitvoerbaarheid van actieplan kunnen beïnvloeden. Vooreerst beschrijven we kort de doelstellingen van de twee fases.

Voor verdere verduidelijking van de context en de te nemen acties verwijzen we eveneens naar het kaartmateriaal in de kaartenbundel (apart document).

3.1 Gefaseerde aanpak

Door met een verschillende tijdshorizon te werken, is een evolutie mogelijk in de implementatie van maatregelen. De maatregelen die meer middelen, meer overleg en voorbereiding vergen, worden vooraf gegaan door minder complexe ingrepen die op kortere termijn kunnen worden gerealiseerd.

3.1.1 Fase 1: sluipverkeer woonwijken

In eerste instantie is het de bedoeling om sluipverkeer te weren uit de woonwijken (lokale wegen). Daar is typisch enkel bestemmingsverkeer gewenst. Verkeer over langere afstand wordt op die manier aangemoedigd om op wegen van hogere categorie te blijven, die daarvoor bedoeld zijn. Om het verkeer via de gewestwegen te faciliteren, moeten infrastructurele ingrepen die verkeer via deze assen kunnen ontmoedigen, vermeden worden.

Maatregelen voor dit scenario kunnen over het algemeen op het lokale niveau beslist en uitgevoerd worden. Overleg tussen gemeenten is vooral noodzakelijk voor maatregelen in de nabijheid van de gemeentegrenzen, waar een impact op de buurgemeente verwacht kan worden.

Doorstroming via woongebieden verminderen

Deze maatregelen moeten er bij implementatie van fase 2 voor zorgen dat doorgaand verkeer niet (opnieuw) de vlucht neemt naar de woonwijken om de maatregelen op gewestwegen te omzeilen. Op de korte termijn moeten ze doorgaand verkeer naar de grote assen (gewestwegen) doen uitwijken.

3.1.2 Fase 2: sluipverkeer gewestwegen

Uiteindelijk is de betrachting om sluipverkeer over lange afstand uit het Waasland te weren. Verplaatsingen waarvoor een route via het hoofdwegennet beschikbaar is, worden als ongewenst beschouwd op het onderliggend wegennet.

In dit scenario wordt verder gebouwd op het vorige scenario, maar worden maatregelen geïmplementeerd die een grotere draagwijdte hebben en meer overleg en afstemming vragen. De invoering van de gemeente-overschrijdende, zonale tonnagebeperking is daar al een voorbeeld van.

In dit scenario is het nemen van ontradende, infrastructurele maatregelen op de gewestwegen zelf ook mogelijk. Het is immers de bedoeling dat het verlaten van de snelwegen om via het onderliggende wegennet te rijden, niet rendeert ten opzichte van de route via het hoofdwegennet.

Pilootfase voor verdere ingrepen

De eerste fase kan ook gebruikt worden als pilootfase voor ingrepen uit fase 2. De ingrijpende maatregelen kunnen door middel van tijdelijke opstellingen geëvalueerd worden op het vlak van mogelijke ongewenste neveneffecten en doeltreffendheid.

3.2 Beïnvloedende aspecten op de uitvoerbaarheid

In deze sectie worden enkele aspecten omschreven die de uitvoerbaarheid van het actieplan kunnen beïnvloeden. Dit gaat over onder meer de impact van infrastructurele maatregelen en verdere beleidsontwikkelingen zoals de vervoerregio en de nieuwe wegencategorisering

3.2.1 Impact van omliggende infrastructurele ingrepen

De komende jaren zal het Waasland omringd worden met diverse grotere infrastructuurwerken. We sommen de voornaamste op.

- Werken linkeroever R1
- Werken knoop zuid R1
- Ontsluiting Waaslandhaven aan E34 (nieuw complex)
- Werken R4 (gent)

Sommigen van deze werken zijn reeds gestart en kennen een doorlooptijd tot ongeveer 2027. Dit wil zeggen dat het Waasland minimaal 5 jaar geconfronteerd zal worden met infrastructuurwerken die aanleiding kunnen geven tot verhoogd sluipverkeer.

Deze ingrepen vragen enerzijds een snelle inpassing van bepaalde maatregelen om het sluipverkeer te beperken, anderzijds zal er ook een dialoog en wisselwerking moeten worden opgezet om bijvoorbeeld afwikkeling van verkeer via andere routes (afwijkend van het hoofdwegennet) toe te laten in geval van calamiteiten, en er eveneens voor te zorgen dat bedrijven binnen het Waasland zo min mogelijk schade op lopen door beperkte of moeilijke bereikbaarheid.

3.2.2 Impact van verdere beleidsontwikkelingen

3.2.2.1 Vervoerregio's

Bij de uitvoering van het actieplan zal eveneens een duidelijke afstemming nodig zijn aangaande de visie en de scope van de vervoerregio's actief in het Waasland.

3.2.2.2 Herziening van de wegencategorisering

De wegencategorisering wordt momenteel geëvalueerd en herzien. Dat wil zeggen dat niet noodzakelijk aan de bestaande categorisering vastgehouden wordt. Bij de herziening zal rekening gehouden worden met het huidige functioneren van de assen in de praktijk, naast de huidige categorisering. Er wordt een rasterstructuur naar voor geschoven, met op het laagste niveau een boomstructuur om sluipverkeer te vermijden.

Het verschil met de huidige categorisering is dat momenteel ook op secundair niveau een boomstructuur wordt nagestreefd. In de nieuwe categorisering zou dat minder het doel zijn. Het belangrijkste element voor deze studie is het oordeel of een maasverkleining via een lager niveau tussen de snelwegen E17 en E34 noodzakelijk is. Indien tussen de R4 en de R1 een extra verbinding vastgelegd wordt voor in geval van calamiteiten op het hoofdwegennet, is de as R42 – N403 het meest voor de hand liggend. Het is duidelijk dat vanuit deze studie tegen dergelijke maasverkleining geadviseerd wordt.

3.2.2.3 Vrachtroutenetwerk

Tot nu toe werd het vrachtroutenetwerk niet bekrachtigd op Vlaams niveau. In onze scenario's baseren we ons op dit netwerk als basis voor het lange termijnscenario met de dubbele kamstructuur. Het is daarom raadzaam om dat netwerk op niveau van het Waasland

(Interwaas) te bekrachtigen of verder te hanteren in de regionale en lokale mobiliteitsplannen.

3.2.2.4 Regelend kader omtrent sluijverkeer

Inzake handhaving ontstaan er mogelijke onduidelijkheden omdat bijvoorbeeld sluijverkeer niet bestaat in de wegcode. . In de wegcode is er zo enkel sprake van 'plaatselijk verkeer' of 'plaatselijke bediening.' De handhaving dient afgestemd te worden op deze huidige regelgeving en kan zo mogelijk ontoereikend zijn om bepaalde maatregelen effectief in te zetten. Dit vraagt de bereidheid van de stakeholders om creatief na te denken hoe de huidige regelgeving doorbroken kan worden en hoe hierover afstemming kan gebeuren naar de hogere overheden toe.

De politiezone Sint-Niklaas hanteert momenteel al een werkbare methode waarbij vrachtwagens o.b.v. de vrachtbrief gecontroleerd worden op hun herkomst en bestemming. Indien geen van beide binnen de zone ligt, kan geverbaliseerd worden, aangezien het dan niet om plaatselijk verkeer gaat.

4. OPBOUW VAN HET ACTIEPLAN

In het actieplan wordt elke maatregel zo concreet mogelijk omschreven in een maatregellentabel. Voor elke maatregel wordt getracht een timing te geven, de verantwoordelijkheden en de fase van het project.

De actoren met verantwoordelijkheden zullen minstens instaan voor ofwel:

- Het coördineren van de maatregel
- Het uitvoeren van de maatregelen
- Het financieren van de maatregel
- Maatregelen beheren of onderhouden

Elke maatregel zit al in een bepaalde fase:

- Beslissingsfase (opstart onderzoek, probleemdefiniëring)
- Studiefase (verzamelen van gegevens en het ontwikkelen van oplossingen)
- Planningsfase (uitwerken van een oplossingsstrategie)
- Uitvoeringsfase (uitvoeren van maatregelen)
- Evaluatiefase (bijsturing van de maatregelen)
- Functioneringsfase (opvolgen of beheren van de maatregelen)

Wij onderscheiden volgende categorieën van maatregelen:

- Organisatorische aspecten
- Infrastructurele aspecten

5. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

5.1 Opzetten van een overlegstructuur en het uitwerken van procedures

5.1.1 Ondertekening van de intentieverklaring

In kader van de aanpak sluipverkeer werd een intentieverklaring opgemaakt. Om het actieplan sterkte bij te zetten dient te worden overgegaan tot de ondertekening van de intentieverklaring

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Ondertekening intentieverklaring	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Beslissing 2020/2021

5.1.2 Opzetten van een (permanente) overlegstructuur

In navolging van de intentieverklaring is het nodig om een coördinatieplatform (CP) op te starten. Zoals beschreven in de intentieverklaring zal Interwaas hierin een coördinerende rol op zich nemen. Dit platform staat in voor overleg, coördinatie, informatie, monitoring en evaluatie van de te genomen of te nemen maatregelen. CP bekijkt eveneens in welke mate synergie kan zijn met de maatregelen van vervoerregio

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Opzetten coördinatieplatform	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Beslissing 2020

5.1.3 Uitwerken van een procedure voor opvolging

Om tot een samenhangend en gedragen planningsproces te komen dient een welafgeijnde procedure vastgelegd te worden. We onderscheiden vijf fasen, die in elf stappen doorlopen worden. Niet elke maatregel zal in dezelfde fase zitten van het planningsproces :

- Fase 1: Beslissingsfase
 - o Stap 1: Inventariseren van vastgestelde problemen
 - o Stap 2: Categoriseren problemen
- Fase 2: Studiefase
 - o Stap 3: Verzamelen van data
 - o Stap 4: Identificeren van actoren
 - o Stap 5: Ontwikkelen van oplossingen
- Fase 3: Planningsfase
 - o Stap 6: Analyseren en evalueren van alternatieven
 - o Stap 7: Opmaken oplossingenstrategie
 - o Stap 8: Uitwerken gedetailleerd planvoorstel

- Fase 4: Uitvoeringsfase
 - o Stap 9: Uitvoeren van maatregelen
- Fase 5: functioneringsfase
 - o Stap 10: Opvolging en monitoring maatregelen
 - o Stap 11: Bijsturen maatregelen

Deze procedure laat toe om (nieuwe) te nemen maatregel makkelijk te documenteren, af te stemmen en te evalueren. .

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Opstellen procedures	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Studiefase
Evalueren en verfijnen procedures	KT	Coördinatieplatform	planningsfase

5.1.4 Uitwerken van een evaluatiekader/beslissingskader

De evaluatie van de maatregelen zal door de overlegstructuur gebeuren aan de hand van vier uitgangspunten die vertaald worden in een aantal principes. Deze evaluatie bestaat uit objectieve principes. Op basis van dit kader kan een go/no-go beslissing gebeuren voor de maatregel.

- Billijkheid
 - o Principe 1: Bepalen en volgen van een consistent planningsproces
 - o Principe 2: Plannen als een goede huisvader
 - o Principe 3: Erkennen van verschillende belangen
 - o Principe 4: Beschouwen van de verkeers- en ruimtelijke context
 - o Principe 5: Behouden van de toegankelijkheid van functies
 - o Principe 6: Raadplegen van alle betrokkenen
 - o Principe 7: Verdelen van financiële middelen op een evenwichtige manier
- Effectiviteit
 - o Principe 8: Bevestigen van problemen op een objectieve manier
 - o Principe 9: Gebruiken van de geschikte oplossingen
 - o Principe 10: Faciliteren van niet-auto verplaatsingen
 - o Principe 11: Oplossen van problemen en niet verschuiven
 - o Principe 12: Beheersen van verkeersgenererende activiteiten
 - o Principe 13: Dienen van het openbaar belang
 - o Principe 14: Evalueren en opvolgen van maatregelen

- Efficiëntie
 - o Principe 15: Oplossen van problemen op een berekende manier
 - o Principe 16: Prioriteren van problemen en oplossingen
 - o Principe 17: Gebruiken van opportuniteiten
 - o Principe 18: Vermijden om nieuwe verkeersproblemen te creëren
 - o Principe 19: Rekening houden met neveneffecten op andere domeinen
 - o Principe 20: Rekening houden met effecten naar handhaving en onderhoud
- Haalbaarheid
 - o Principe 21: Nagaan conformiteit met planningscontext & regelgeving
 - o Principe 22: Rekening houden met de maatschappelijke haalbaarheid
 - o Principe 23: Onderzoeken van de technische haalbaarheid
 - o Principe 24: Berekenen van de financiële haalbaarheid

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitwerken evaluatiekader	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Studiefase
Evalueren en verfijnen evaluatiekader	KT	Coördinatieplatform	planningsfase

5.2 Ondersteunende (zachte) maatregelen

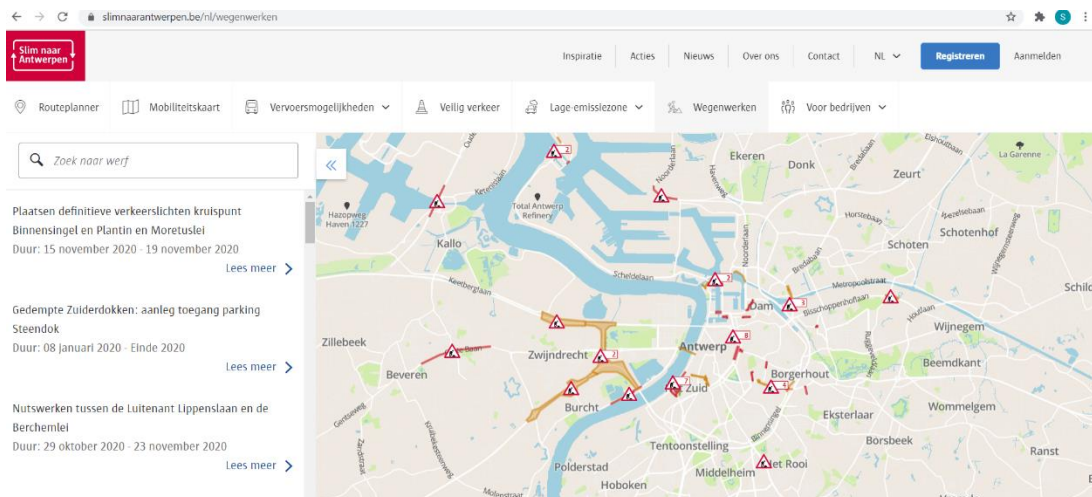
5.2.1 Coördinatie in maatregelen en uitvoering van werken

Coördinatie heeft tot doel om het beleid nu en in de toekomst op elkaar af te stemmen, om ervoor te zorgen dat maatregelen elkaar ondersteunen of versterken, en te vermijden dat de hinder simpelweg naar een andere locatie verplaatst, met name naar de buurgemeente(n). Het gaat daarbij niet enkel om coördinatie tussen gemeenten onderling binnen Interwaas, maar ook met andere beleidsniveaus en -organen zoals AWW en de vervoerregio's.

Daarnaast kan ook heel wat sluipverkeer vermeden worden door wegenwerken vooraf op elkaar af te stemmen qua hinder en timing. Ook hier is communicatie een cruciaal element. Sluipverkeer ontstaat vaak wanneer weggebruikers geconfronteerd worden met een onverwachte hindernis of beperking. Duidelijke aankondigingen vooraf en duidelijk aangegeven omleidingsroutes tijdens uitvoering, helpen om zoek- en sluipverkeer te beperken. Maar even belangrijk is ervoor te zorgen dat de omrijfactor niet te groot wordt, door te bewaken dat op de alternatieve assen (omleidingsroutes) niet gelijktijdig hinder ontstaat als gevolg van werken of evenementen.

Beide vormen van coördinatie vragen periodiek overleg en uitwisseling van informatie. De vervoerregio zal ongetwijfeld voor een deel dit proces faciliteren, maar Interwaas kan hier als katalysator optreden.

Om hierin het overzicht te houden kan bijvoorbeeld een geografische database worden opgemaakt wat eveneens kan dienen als informatie aan derden (bedrijven, inwoners, etc.). Bijvoorbeeld het overzicht zoals in Slim naar Antwerpen.



Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Opzet coördinatie momenten	continu	Interwaas	
Opzet informatieplatform	KT	Interwaas	Beslissingsfase/studiefase

5.2.2 Coördinatie in beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen

Om een gezamenlijke strategie te kunnen realiseren over het gehele Waasland zal het nodig zijn om bepaalde principes te vertalen in de beleidsplannen.

Eveneens dient er afstemming te gebeuren op vervoerregio's niveau en Vlaams niveau

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Afstemming in lokale beleidsplannen	KT	Gemeenten	beslissingsfase
Afstemming met AWW eb VVR in regionale beleidsplannen	KT	Coördinatieplatform	beslissingsfase

5.2.3 Communicatie

Om de problematiek van het sluipverkeer aan te pakken dient men te voorzien in een sterke en eenduidige communicatie naar alle actoren zowel binnen het Waasland, als actoren buiten het gebied. De creatie van een eenduidig merk kan hierin in bijstaan (bijv; Slim naar Antwerpen; Wegen en verkeer checken, etc.) Dit vergt de uitwerking van een sterke strategie.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitwerken communicatiestrategie	KT	Interwaas/betrokken actoren	beslissingsfase
Oprichting communicatiecel	KT	Interwaas	beslissingsfase

5.2.4 Bevorderen van alternatieve vervoerswijzekeuze

Deze maatregelen zijn gericht op het beïnvloeden van de persoonlijke vervoerskeuzes. Deze maatregel is vooral van belang om het sluipverkeer van personenvervoer te beperken. In dit actieplan willen we daarom graag verwijzen naar de visie en maatregelen van de betrokken vervoerregio's.

5.2.5 Opstart van een mobiliteitscoördinatiecentrum

In navolging van de ontwikkelingen in de Zuidrand van Gent, nam de stad de beslissing om een mobiliteitscoördinatiecentrum (mcc) op te starten. Het MCC staat in om advies te verlenen aan bedrijven omtrent alternatieve vervoersmodi alsook het samenbrengen van bepaalde mobiliteitsvragen om zo een interessanter aanbod te kunnen vinden in de markt (bijvoorbeeld inzet van bedrijfsoverschrijdende poolwagens. De voorziene oplossingen worden voor de eerste 3 jaar gesubsidieerd door de stad (ratio 2/3 Stad, 1/3 inbreng door het bedrijf). Het doel is wel dat het MCC op termijn een zelfbedruipende entiteit wordt

Een MCC kan interessant zijn voor de regio om de bereikbaarheid van de eigen bedrijven interessant te houden en de wisselwerking met bijv. de Waaslandhaven qua vervoer te optimaliseren. Het MCC zou op langere termijn enkele coördinerende en ondersteunende facetten omtrent weren van sluipverkeer op zich kunnen nemen zowel voor personen- als voor vrachtvervoer.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Onderzoek naar haalbaarheid MCC	KT	Coördinatieplatform	beslissingsfase

5.2.6 Opstart van een verkeersmanagementsysteem

Met verkeersgeleidingssysteem of verkeersmanagementsystemen wil men ervoor zorgen dat enerzijds het wenselijke scenario (minder sluipverkeer) gerealiseerd wordt en anderzijds de nodige informatie verstrekken om verdere beleidskeuzes te maken of om derden te informeren over bepaalde verkeersomstandigheden (venstertijden, wegenwerken, enz.) In dit systeem komen verschillende technische aspecten (of databronnen) samen zoals cameradata, navigatiedata, enz. Het verkeersmanagementsysteem zal ook toelaten om de genomen maatregelen te evalueren. Aangezien er diverse technologieën en databronnen mogelijk zijn; stellen wij voor om een marktbevraging te lanceren (Request for information (RFI)). Een voorbeeld van RFI is opgenomen in bijlage

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Haalbaarheidsstudie verkeersmanagementsysteem	KT	CP	beslissingsfase
Lanceren RFI	KT	Interwaas	beslissingsfase
Implementatie VMS	LT	CP	beslissingsfase

5.2.7 Herkomst bestemmingsonderzoek ontsluiting bedrijventerreinen

Indien men ingrijpende maatregelen wenst te treffen, dient men eveneens goed te begrijpen wat de herkomst en bestemmingen zijn van de lokale bedrijventerzones in het Waasland.

De bedrijventerreinen in de verschillende gemeenten spelen een belangrijke lokale en bovenlokale rol, zowel wat betreft werkgelegenheid als wat betreft verkeersgeneratie en de bevoorrading of toelevering van ondernemingen in de omgeving.

In het lange termijnscenario wordt voor de verschillende bedrijventerreinen een voorkeursroute naar het hoofdwegennet gedefinieerd, gebaseerd op het vrachtroutenetwerk. Het is immers de bedoeling om alle verplaatsingen over langere afstand af te wikkelen via de snelwegen. Dat is het algemene principe dat vanuit deze studie wordt gehanteerd.

Voor de verplaatsingen over kortere afstand zijn eventueel secundaire routes van en naar de verschillende bedrijventerreinen te definiëren, op basis van de gegevens die de bedrijven zelf ter beschikking kunnen stellen

Dit herkomst-bestemmingsonderzoek is nodig om enerzijds de lokale activiteiten zo min mogelijk te belemmeren bij het nemen van maatregelen en anderzijds om mogelijke locaties van bepaalde maatregelen (infrastructuur, verkeersborden, camera's) te verfijnen.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitvoeren herkomst-bestemmingsonderzoek ontsluiting bedrijventerreinen	KT	Interwaas:CP	beslissingsfase

5.2.8 Havennummering

Via signalisatie de voorkeursroute naar verschillende bedrijven en bedrijvzones aangegeven worden, vanaf de snelwegen. Elke industrie-, bedrijven- of KMO-zone krijgt een unieke referentie, en elk bedrijf, tot soms zelfs elke poort, krijgt een uniek nummer. Als bedrijven die informatie in hun adresgegevens en communicatie opnemen, wordt dat een herkenbare referentie voor zowel klanten als leveranciers.

Dit vormt de ruggengraat van de lange termijnvisie. Dit principe wordt al over heel vlaanderen toegepast en voorbeelden zijn dan ook legio: ENA (economisch netwerk Albertkanaal) in de Kempen, bedrijventerreinen in Genk, bedrijventerreinen van intercommunale Leiedal in West-Vlaanderen ... De gemeenten Sint-Niklaas en Temse zijn daar al mee aan de slag voor de bedrijvzone TTS (Temse, Tielrode, Sint-Niklaas).

In het geval van Interwaas kunnen de bedrijvzones genummerd met referenties als IW-xx (Interwaas), WL-xx (Waasland) of W-xx (Waas), en met per zone een bepaalde range met unieke havennummers (xxxx – yyyy) om toe te wijzen aan de bedrijven of poorten.

Door een systeem van havennummering te gebruiken, gaan chauffeurs in eerste instantie minder af op hun GPS, en meer op de signalisatie langs de weg. Op termijn kunnen de havennummers opgenomen worden in de GPS-databases, zodat chauffeurs via de gewenste routes geleid worden.

6. INFRASTRUCTURELE OPLOSSINGEN

6.1 Signalisatie

Via signalisatie kan verkeer de toegang tot een bepaalde straat of zone ontzegd worden. Binnen Interwaas is er over de gemeentegrenzen heen al een grote zonale tonnagebeperking ingevoerd.

De belangrijkste overweging daarbij is de lokale bediening (leveranciers, transporteurs, bezoekers, klanten, ...). Heel lokaal kan je vrachtwagens de volledige toegang ontzeggen, bijvoorbeeld in een woonwijk of schoolomgeving, maar ook dan moet je ruimte laten voor bijvoorbeeld een verhuis.

Dat alles moet dus juridisch sluitend zijn, om ook in de praktijk afdwingbaar en handhaafbaar te zijn. Voor de zonale tonnagebeperking handhaaft de politiezone Sint-Niklaas op basis van de vrachtbrief; de herkomst of bestemming moet binnen het gebied liggen. Dit is een eenvoudige en dus pragmatische aanpak, maar vergt veel personeelsinzet: het zijn manuele controles, het voertuig wordt aan de kant gezet.

Een vrachtverbod kan ook automatisch gehandhaafd worden d.m.v. een hoogtedetectie, gekoppeld aan een ANPR camera voor de identificatie en verbalisering. Daarvoor is dan een systeem nodig om zich te kunnen aanmelden (registratie in de ANPR-whitelist).

6.2 Weginrichting

In onderstaande tabel worden de voorgestelde infrastructurele ingrepen, zoals opgenomen in de kaartenbundel, opgelijst per gemeente.

De eenvoudig te installeren oplossingen kunnen op korte termijn, in de eerste fase worden geïmplementeerd. In bepaalde gevallen is enkel een bijkomend politiereglement nodig. Voor sommige andere ingrepen is een omgevingsvergunning nodig. Die maatregelen kunnen pas gerealiseerd worden als de administratieve procedures zijn doorlopen.

Gemeente	Ingrep	Partij	Status
Beveren	Omkeren rijrichting Blijstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Tractorsluis Patrijzenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Trepelandstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmer Brielstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmer Burggravenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting N450	AWV	Uitvoering 2020
	Herinrichting N70 dortsch Melsele	AWV	Uitvoering 2021

	Wegversmallingen Heirbaan	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Trajectcontrole Zandstraat – Haasdonkbaan	Gemeente	Uitvoering F2
	Herinrichting doortocht Vrasene	Gemeente	Uitvoering F2
	Aanleg westelijke ontsluiting Waaslandhaven	AWV	Gepland
	Aanleg nieuwe ontsluiting Doornpark	Gemeente + AWV	Studiefase
Kruibeke	Verhoogde kruispunten Molenberg	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Herinrichting kruispunten Doorn	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Wegversmalling Lange Heihoekstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmers Kerkstraat - Gauwstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting N485	AWV	Studie lopende
	Herinrichting doortocht Bazel	Gemeente + AWV	Uitvoering F2
Lokeren	Verkeerslichtendoserin g: – N47 x N473 – N473 x N473a – N70 x Groendreef	Gemeente + AWV	Uitvoering F1
	Herinrichting kruispunt N47 x N473	AWV + gemeente	Uitvoering F2
Moerbeke	Herinrichting kruispunt Wachtebekesteeweg – Terweststraat	Gemeente	Uitvoering F1
	VRI met snelheidsdetectie	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting doortocht	Gemeente	Uitvoering F2

Sint-Gillis-Waas	Herinrichting doortocht Sint-Pauwels	AWV + gemeente	Herinrichtingsstudie N403 lopend
	Herinrichting Zandstraat	AWV + gemeente	Riolerings- en wegeniswerken gepland
	Snelheidsremmer op zuidelijke parallelweg	Gemeente	Uitvoering F2
Sint Niklaas	Herinrichting N403	AWV	Studie lopende
	Fietspadenproject Vrouw-Mariastraat	Gemeente	Gepland
	Trajectcontrole Hoge Bokstraat	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Nieuwe verbinding R42 west met N403	AWV + gemeente	Studiefase
	Fietspadenproject Zwaanaardestraat	Gemeente	Gepland
	Slimme verkeerslichten: <ul style="list-style-type: none"> – Begijnenstraat x Driekoningenstraat – Kruising Mechelen – Terneuzenwegel 	Gemeente	Uitvoering F1
	Verhoogd kruispunt Nieuwkerkenstraat x Meesterstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmer Vossekotstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Heraanleg N70	AWV	Gepland
	Knip Damstraat & Galgstraat	Gemeente	Gepland
	Fietspadenproject Eigenlo – Eigenlostraat	Gemeente	Gepland
	Fietspadenproject Dendermondse Steenweg	Gemeente	Gepland
	Aanleg oostelijke tangent	AWV	Studiefase

Stekene	Eenrichtingsverkeer Hulsterstraat Zuid	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Herinrichting doortocht Kemzeke	AWV + gemeente	Herinrichtingsstudie N403 lopend
	Snelheidsremmer op zuidelijke parallelweg	Gemeente	Uitvoering F2
Temse	Heraanleg kruispunt N16 x Hoogkamerstraat	AWV	Uitvoering 2021
	Fietspadenproject Hoogkamerstraat	Gemeente	Gepland
	Fietspadenproject Eigenlo – Eigenlostraat	Gemeente	Gepland
	Herinrichting Gentstraat	Gemeente	Gepland
Zwijndrecht	Tractorsluis Bembdt	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Halve Maan	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Melselestraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Lindenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Schaarbeekstraat	Gemeente	Uitvoering F1

6.3 Voorzien van truckparkings en de nodige rustplaatsen

Het is nodig om de nodige parkings en rustruimtes te voorzien voor vrachtverkeer binnen de bedrijvzones of het vrachtvervoer door te sturen naar de daarvoor voorziene dienstzones. Het parkeren van vrachtwagens in binnengebieden en dorpskernen dient afgeraden te worden. Het eventueel voorzien van rustplaatsen of geleiden van vrachtverkeer naar deze rustplaatsen dient te worden bekeken.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Voorzien van truckparkings en de nodige rustplaatsen	KT/LT	Interwaas:CP	beslissingsfase

7. ANPR OPLOSSING

7.1 ANPR systeem

ANPR-camera's zijn camera's die het toelaten om automatisch nummerplaten te lezen. De doelstellingen van ANPR variëren van veiligheidsmonitoring, opsporing tot verkeershandhaving.

Het gebruik van camera's in combinatie met kentekenherkenning kent meerdere functionaliteiten:

- Reistijdmetingen;
- Snelheidshandhaving door middel van trajectcontrole;
- Verkeerssamenstelling, op basis van de inschrijvingsgegevens;
- Herkomst-bestemmingspatroon;

Er is een duidelijke wens voor de invoering van ANPR bij diverse Wase stakeholders. Gelet op de kostprijs, de complexiteit (wettelijk kader) en de mogelijke organisatorische aspecten lijkt het zinvol om gestructureerd proces te doorlopen. Het ultieme is om te werken naar een cordonopstelling dat het gehele Waasland omvat. Onderstaande stappen streven naar een realisatie van een cordonopstelling. In de documentatiebundel zijn voorbeelden van bestek, Request for Information (RFI) en het aanvraagformulier voor uitrusting ANPR op gewestwegen meegegeven.

Cordonopstelling

In een cordonopstelling wordt een gebied omzoomd met camera's. Op die manier kan men een beeld geven van de punten langs waar voertuigen een gebied in- en uitrijden. Het wordt, bovenop de bij de voorgaande opstellingen al genoemde informatie, mogelijk om herkomst-bestemmingsrelaties in beeld te brengen. Het is ook mogelijk om een gedeeltelijk cordon te hebben, bijvoorbeeld door alle verbindingen over een lijninfrastructuur zoals een kanaal of een spoorweg te monitoren.

De nadelen worden ook duidelijk:

- In een gebied met een dicht wegennet is het moeilijk is om aan elke toegang van het gebied een camera te installeren. De verzamelde data zullen op die manier geen volledig beeld geven van elk voertuig dat het gebied in- of uitrijdt. Voor doeleinden van dataverzameling is dat niet problematisch;
- Om het cordon min of meer sluitend te maken, zal men ook camera's installeren op plaatsen die minder interessant zijn, zowel vanuit verkeershandhaving als vanuit dataverzameling;
- Ook blijkt dat er om een cordon van camera's te installeren, veel meer camera's nodig zijn. Een cordon vergt dus een aanzienlijke investering.

Het voornaamste voordeel is dat een cordonbenadering vanuit veiligheidsdoeleinden veel voordelen biedt. Die benadering biedt in principe ook de meeste mogelijkheden om data te verzamelen.

7.1.1 Doorlopen van het evaluatieproces

Alvorens de volgende stappen te doorlopen stellen, wordt er voorgesteld om de ANPR maatregel het evaluatieproces grondig te laten doorlopen (zie 5.1.3) met alle betrokken stakeholders op vlak van billijkheid, efficiëntie, effectiviteit, realiseerbaarheid

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
-----------	--------	-----------------------	------

Doorlopen van evaluatieproces	KT	CP	beslissingsfase
Consultatieronde bij stakeholders	KT	Betrokken partners	beslissingsfase
Beslissing naar verdere aanpak op basis evaluatieproces en consultatieronde	KT	CP	beslissingsfase

7.1.2 Uitvoeren studie technisch-functionele haalbaarheid

Hoe het ANPR netwerk er technisch zal uitzien, hangt af van wat men gezamenlijk wil realiseren en wat de grootte is van het gebied. Op basis van het evaluatieproces kunnen de gemeentelijke wensen verder informatie bieden om te vertalen naar een technisch-functionele vraag.

.In deze fase moet volgende aspecten worden uitgeklaard. De opsomming van deze aspecten kunnen dienstdoen als leidraad voor technische beschrijving in een mogelijke offertevraag:

7.1.2.1 Aspecten in kader van verantwoordelijkheden

Verantwoordelijkheden van elke betrokken actor op vlak van uitvoering, implementatie en financiering alsook het invullen van de verschillende rollen om de dienst operationeel te houden (backend/frontend), administratieve afhandelingen, etc.

7.1.2.2 Aspecten ivm juridisch kader

Juridisch kader waarbinnen kan gewerkt worden. Dit omvat zowel de aspecten naar handhaving, juridisch sluitend maken alsook de aspecten in kader van privacy, veiligheid en GDPR. Momenteel zijn hier nog redelijk wat zaken hangende binnen de verschillende beleidsdomeinen.

7.1.2.3 Aspecten binnen kwaliteitsgaranties van de ANPR dienst

Om het ANPR systeem optimaal te laten functioneren zal men moeten rekening houden met onderstaande kwaliteitseisen. In onderstaande tabel worden de karakteristieken beschreven op vlak van ANPR data. Dit kader kan eveneens gehanteerd worden voor verdere evaluatie van aangeboden systemen.

Kwaliteitskarakteristieken	Beschrijving	Voorbeelden van factoren die invloed hebben op de kwaliteit
Beschikbaarheid	Gradatie in welke mate data beschikbaar zijn in tijd en ruimte	- Technische beschikbaarheid, operationeel zijn van systemen - Dekking van de service
Compleetheid	Graad van betrouwbaarheid van de data (voorzieningen, attributen en relaties) in relatie met de service	- Gebrek aan bepaalde categorieën of classificatie van voertuigen. - Onvolledige data, gebrek aan bepaalde voorzieningen (bijv. periodiciteit)

Consistentheid	Graad in welke mate de data overeenstemmen met het informatiemodel (systeem)	- De data is verzameld en opgeslagen volgens bepaalde specificaties (protocollen)
Correctheid	Graad in welke mate data overeenstemmen met de realiteit.	- Fouten in data (door verzameling of verwerking) - Fouten als gevolg van het veranderen van situaties (weersomstandigheden,...)
Up-to-date zijn	Graad in welke mate de data overeenstemmen met de realiteit in tijd en ruimte	- Fouten à vertraging in de dataverzameling - Fouten in tijd
Accuraatheid (nauwkeurigheid)	Accuraatheid van continue en niet-continue data metrische accuraatheid: graad van afwijking tussen gemeten en de werkelijke waarde Semantische accuraatheid: graad van beveiliging van de informatie	- Metrisch: positie van het voertuig ten opzichte van de weg, richting,...) - Semantische accuraatheid: - correctheid van de info in tijd en ruimte - de semantische accuraatheid kan voor sommige kanalen beperkter zijn dan voor andere.

7.1.2.4 Aspecten in kader van financieringsmogelijkheden

De implementatie van ANPR is vrij kostelijk. Om deze kosten te dragen dient duidelijk te worden onderzocht welke actor welk facet zal bekostigen, alsook in welke mate terugverdieneffecten kunnen optreden. Deze terugverdieneffecten kunnen zowel financieel als maatschappelijk zijn.

7.1.2.5 Aspecten in kader van draagvlakverhoging

De implementatie van ANPR zal eveneens draagvlak vragen van alle betrokken actoren, inwoners en bezoekers. In die zin moet men ervoor zorgen dat men bepaalde belemmeringen kan wegwerken. Eén van die aspecten is mogelijkheid om vergissingen recht te kunnen zetten (bijv. systeem om tijdelijke toegang te krijgen); voorzien van betere toegang naar bedrijventerreinen.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitvoering haalbaarheidsstudie ANPR	KT	CP	beslissingsfase

7.1.3 (Gefaseerde) opmaak bestek ANPR

In navolging van het haalbaarheidsonderzoek zal in een volgende fase bestekken moeten worden opgesteld om het gebied met ANPR uit te rusten. Wij zien hier verschillende stappen in:

- Enkelvoudige ANPR systemen (in lijn- of puntopstelling) die en bepaalde weg capteert

- Gebiedsdekkende systemen op lokaal niveau. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door het koppelen van al reeds geplaatste ANPR met nieuwe ANPR
- Mobiele ANPR. Deze laten toe om testopstellingen te realiseren en eventuele verfijningen in het collecteren van data
- Omsluitend gebied: Uitrusten van een omsloten gebied met ANPR verder gekoppeld aan een verkeersmanagementsysteem zowel naar handhaving als naar beleidsvoering.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitsturen van een Request for Information) Omvattend ANPR systeem	KT	CP	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR (gericht op conformiteit tussen de gemeenten en hogere overheden)	KT	Gemeenten, AWW/MOW	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR beheerssysteem in kader van handhaving	LT	CP	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR beheerssystemen in kader van verkeersmanagement systeem	LT	CP	Beslissingsfase

7.1.4 Plaatsen van ANPR

ANPR

De meest interessante locaties om ANPR-camera's in te zetten om doorgaand verkeer te registreren zijn de volgende:

- Op de N419 ten zuiden van de N70 en op de N450 ten noorden van de Dambrugstraat of de Koolputstraat;
- Op de N451 ten oosten van de Nieuwkerkenstraat en ten zuiden van de Oude Dorpsstraat / Brugstraat;
- Op de N403 ten noorden van Vlijminckshoek en ten zuiden van Kemzeke.

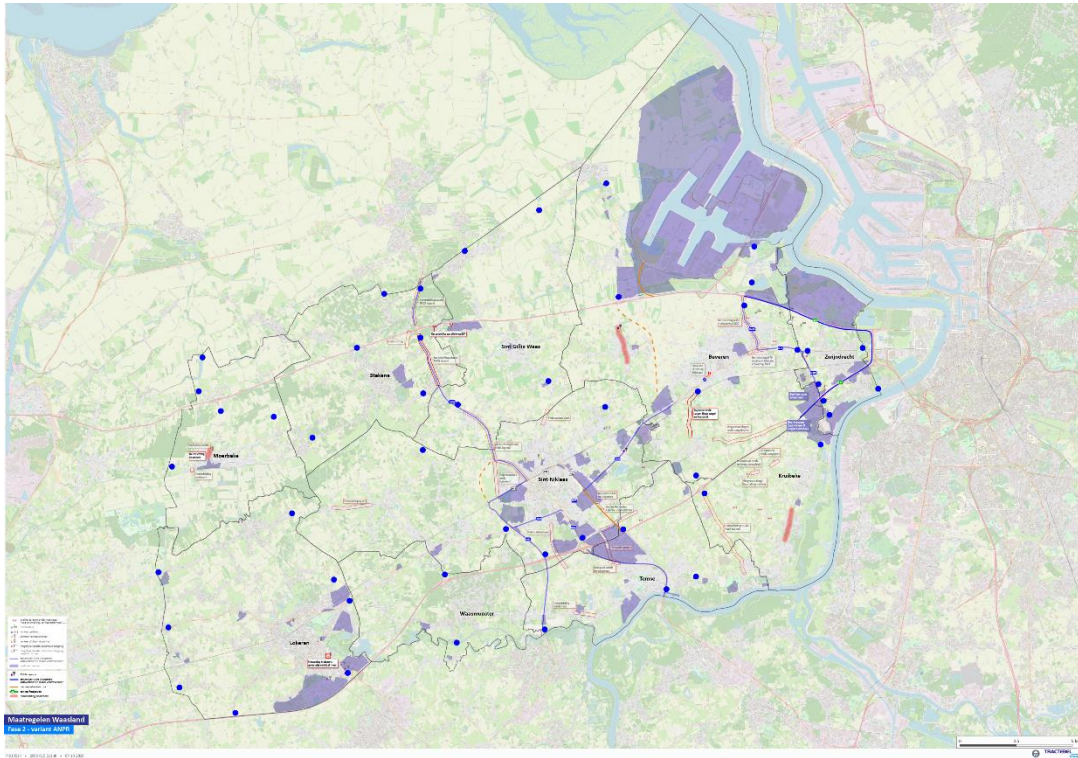
Door ANPR-camera's op deze locaties te zetten, zorgt ervoor dat het primaire doel op de langere termijn met een beperkte investering (slechts 6 camera's) gerealiseerd kan worden. Het doorgaand verkeer tussen beide snelwegen wordt hierdoor geregistreerd, terwijl lokaal verkeer tussen de kernen die binnen de beide snelwegen liggen, daar niet mee verward wordt. Er wordt voor segmenten gekozen in plaats van zones omdat voor het afdekken van een zone veel meer camera's nodig zijn.

Een tweede stap in de implementatie van de ANPR camera's is het plaatsen van camera's op de locaties van het ANPR-onderzoek uit de eerste fase van deze studie. Dat maakt monitoring met vergelijking t.o.v. de uitgangssituatie mogelijk. Om doorgaand verkeer te onderscheiden van lokaal verkeer, moet gewerkt worden met gemiddelde reistijden tussen de camera-locaties. De voorkeur wordt daarbij gegeven aan een krappe inschatting, zodat lokale verplaatsingen bij vlot verkeer niet afgestraft worden. Het gevolg is dat sluipverkeer bij drukker

verkeer dan door de mazen van het net glipt, maar we gaan er van uit dat sluipverkeer zich vooral bij calamiteiten op het hoofdwegennet zal voordoen.

Om daaraan tegemoet te komen, kan verder onderzocht worden of er op termijn, op basis van bluetooth of andere 'floating car data' reële gemiddelde reistijden als referentie gebruikt kunnen worden, in plaats van statische, vooraf bepaalde gemiddelde reistijden.

Uiteindelijk kan eventueel toegewerkt worden naar een gebiedsdekkende opstelling van ANPR-camera's. Dat is uiteraard de duurste optie, maar dat maakt het mogelijk om alle mogelijke routes en zelfs deelsegmenten te controleren. In het kader van deze studie is dat echter niet noodzakelijk. Onderstaande figuur geeft een indicatie van de locaties voor een bijna gebiedsdekkend systeem.



8. MONITORING & EVALUATIE

Monitoring en evaluatie hebben tot doel om tijdig bepaalde maatregelen bij te kunnen sturen en het totale beleid te kunnen evalueren.

In het kader van monitoring en evaluatie stellen wij voor regelmatige verkeerstellingen te organiseren of op bijv. langere termijn gebruik te maken van een ANPR systeem eveneens gericht op verkeersbeheer. Deze monitoring en evaluatie omvat volgende zaken:

- Monitoring van het effect van een genomen maatregel;
- Monitoring van het effect van een combinatie van maatregelen;
- Monitoring van het globale effect op de Wase regio.

Op basis van deze monitoring kan een periodieke evaluatie worden ingelast waarbij naast de effectiviteit, de billijkheid, efficiëntie en de organisatorische aspecten worden bekeken. Bij deze evaluatie is het belangrijk dat elke betrokken partij gehoord kan worden.

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitvoering van tellingen van genomen maatregelen via klassieke methodes	KT	CP/AWV/gemeenten	beslissingsfase
Uitvoering van tellingen van genomen maatregelen via verkeersmanagementsysteem	LT		beslissingsfase