Stuk **1647** (2007-2008) – Nr. 1

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2007-2008

15 april 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Jos Stassen en mevrouw Vera Dua –

betreffende de noord-zuidverkeersafwikkeling in het Waasland tussen R42 en E34

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden de E17 en de E34 gecategoriseerd als hoofdweg. De R4 in Gent en de R1 in Antwerpen vormen de verbinding tussen deze hoofdwegen. Een nieuwe verbinding tussen de E17 en de E34 zou het statuut van primaire weg I krijgen. Maar het RSV stelt duidelijk dat maasdoorsnijdingen in het hoofd- en primair wegennet vermeden moeten worden en bovendien worden de primaire wegen I limitatief opgesomd en behoren ze tot het bindende gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Op het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren is nochtans een reservatiestrook opgenomen voor een verbinding tussen de E17 en de E34, via de N41. Het gedeelte tussen de E17 en de N70 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als weg van categorie primair II en is aangelegd. Dit wegvak werd geselecteerd voor de ontsluitingsfunctie van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas naar het hoofdwegennet. Het gedeelte van de N41 tussen N70 en E34 werd niet aangelegd, en zou trouwens ook een bijstelling van het RSV vereisen. Het noord-zuidverkeer tussen Sint-Niklaas en Hulst verloopt via de N403.

In het Waasland, en zeker door de betrokken gemeentebesturen, werd in het verleden regelmatig een pleidooi gehouden voor het doortrekken van de N41 op de reservatiestrook uit het gewestplan. De belangrijkste argumentatie daarvoor was de verwachting dat een nieuwe verbindingsweg tussen E17 en E34 het doorgaand verkeer van de N403 zou weghalen, waardoor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid zouden verbeteren in de Hoge Bokstraat in Sint-Niklaas en in de doortochten van Kemzeke en Sint-Pauwels.

De N403 wordt nog steeds beheerd door de provincie Oost-Vlaanderen. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen wordt de N403 als volgt gecategoriseerd:

– secundaire weg type I van E34 tot de Nederlandse grens;

– secundaire weg type II van Vlyminckshoek tot E34;

– secundaire weg type III van Vlyminckshoek tot R42.

De N403 is geen onderdeel van het Vlaamse ruimtelijke structurerend kader, met uitzondering van de aansluiting op de E34.

Op basis van het regeerakkoord en het kerntakendebat is het niet langer de bedoeling dat de provincies wegen blijven beheren. In het kader van het fiscaal pact met de gemeenten plant de Vlaamse Regering de volledige overdracht van de provinciewegen in de periode tussen 1 november 2008 en 1 november 2009. De secundaire wegen zullen in de bestaande staat overgedragen worden aan het gewest. In de begroting worden ook middelen opgenomen om de overdracht mogelijk te maken. Ook de provincie Oost-Vlaanderen is vragende partij voor een snelle overdracht van de provinciewegen. Tijdens de Staten-Generaal Mobiliteit op 2 maart 2007 werd gevraagd om nog voor 2009 de provinciewegen over te nemen.

De provincie Oost-Vlaanderen heeft, als wegbeheerder van de N403, een streefbeeldstudie laten uitvoeren. Het eindrapport van die 'Streefbeeldstudie voor de secundaire weg N403 Sint-Niklaas-Hulst (tot Nederlandse grens) en de Hoge Bokstraat (Sint-Niklaas), met bijzondere aandacht voor de verkeersleefbaarheid', verscheen in november 2006.

Een centraal onderdeel van de studie, naast het in kaart brengen van de huidige situatie, is de vraag wat de effecten zouden zijn van het doortrekken van de N41 vanaf de N70 tot de E34 op de reservatiestrook van het gewestplan.

Wat de huidige situatie betreft, stelt de streefbeeldstudie dat de huidige verkeersintensiteiten overeenstemmen met de categorisering van de weg, dat het aandeel vrachtverkeer (afhankelijk van het deeltraject) tussen 6% en 12% schommelt en dat 3/4 van het vrachtverkeer lokaal verkeer is.

Conclusie: "Er kan besloten worden dat de N403 tussen de E34 en de Hoge Bokstraat geen dienst doet als belangrijke sluiproute voor vrachtverkeer op Vlaams niveau.".

Over het onderzochte scenario van de doortrekking van de N41 is de streefbeeldstudie duidelijk: "De afname van het verkeer in de doortochten van Kemzeke en Sint-Pauwels is te beperkt om een grootschalige verkeersinfrastructuur via het tracé van de N41 te verantwoorden. Bovendien kan worden vastgesteld dat de winst in de doortochten tenietgedaan wordt door een toename van het verkeer op de oost-westgerichte wegen die de kernen van Kemzeke en Sint-Pauwels kruisen. Er ontstaan twee even drukke verkeerswegen, parallel aan elkaar. Dit scenario neemt wel degelijk de vorm aan van een rastermodel. Want naast meer wegen en meer drukte op aansluitende straten, zonder op de N403 grote winst te boeken, komt het beeld naar boven dat alles weg wordt.".

Over de doortrekking van de N41 stelt de studie vervolgens: "lijkt het minst gunstig voor de verkeersleefbaarheid. De N403 zal steeds een verkeersfunctie blijven behouden voor de ontsluiting van de kernen en de noordrand van Sint-Niklaas. Daarnaast zal een aanzuigeffect ontstaan op de oost-westgeoriënteerde wegen die aansluiten op het nieuwe tracé van de N41. Daar zullen de intensiteiten toenemen, waardoor de verkeersleefbaarheid in het gedrang komt. Bovendien zorgt de doortrekking van het nieuwe tracé voor een grote ruimtelijke impact op het gebied ten westen van de N403, waardoor de belevingswaarde van dit openruimtegebied ook in het gedrang komt.".

De algemene conclusie van de streefbeeldstudie van de N403 is dan ook: "Indien alleen verkeerstechnische aspecten worden mee opgenomen in de afweging, zoals de afstemming met de wegencategorisering, het verder verbeteren van de oversteekbaarheid via een gebundelde oversteek, de snelheid beheersen via verdere uitbouw van poorten, dan lijkt op dit moment dat het behoud van het huidige tracé te verantwoorden valt. Van belang is wel dat er aandacht blijft om het doorgaande vrachtverkeer op streekniveau op het hoofdwegennet te houden. (…) Scenario 3, met doortrekking van de N41, wordt niet weerhouden als alternatief om de verkeersleefbaarheid op de N403 te verbeteren. De winst voor de dorpen Kemzeke, Sint-Pauwels en Sint-Gillis-Waas is te beperkt. Bovendien ontstaat een verschuiving van het verkeer in oost-westrichting. De impact van de weg op het landschap is bovendien erg groot.".

Volgens de streefbeeldstudie heeft een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat, gekoppeld aan de optimalisering van de N403, wel een positieve invloed op de verkeersleefbaarheid van dat deeltraject, zonder de situatie in Sint-Pauwels en Kemzeke negatief te beïnvloeden.

Rekening houdend met het Vlaamse afwegingskader en de conclusies van de streefbeeldstudie N403 is het raadzaam om de reeds jaren aanslepende discussie over het al dan niet doortrekken van de N41 tussen N70 en E34 definitief te beslechten. De heersende onduidelijkheid en de geleverde inspanningen om de doortrekking van de N41 alsnog mogelijk te maken, zorgen ervoor dat de focus te weinig wordt gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de N403. Hierdoor gaat kostbare tijd verloren om voor alle weggebruikers en de omwonenden de situatie te verbeteren. Bovendien zorgt de nog steeds mogelijke doortrekking van de N41 ook voor onzekerheid bij de eigenaars van grond op de reservatiestrook. Het overdragen van een landbouwbedrijf bijvoorbeeld, is moeilijk als onzekerheid bestaat over de functie van een deel van de grond of als mogelijk een barrière ontstaat binnen het areaal.

De Vlaamse overheid beschikt over de instrumenten om in dit dossier duidelijkheid te creëren, waardoor alle middelen effectief kunnen worden ingezet op het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van het noord-zuidverkeer in het Waasland tussen R42 en E34.

Jos STASSEN
Vera DUA

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

1° het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren, waarin een reservatiestrook is opgenomen voor de doortrekking van de N41 tussen N70 en E34;

2° het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat maasdoorsnijdingen tussen hoofd- en primaire wegen wil vermijden en aldus niet in een verbinding voorziet tussen het hoofdwegennet E17-E34;

3° de beleidslijn om op relatief korte termijn de secundaire wegen die nu nog beheerd worden door de provincies, over te nemen door het Vlaamse Gewest;

– overwegende dat:

1° de N403 op dit moment geen belangrijke sluiproute is voor doorgaand vrachtverkeer;

2° uit de streefbeeldstudie N403 blijkt dat het doortrekken van de N41 geen wezenlijke positieve invloed heeft op de verkeersleefbaarheid in de doortochten van Sint-Pauwels en Kemzeke;

3° in het kader van het mobiliteitsplan van de stad Sint-Niklaas onderzocht wordt hoe voor het deeltraject Hoge Bokstraat een verbetering van de verkeersleefbaarheid gerealiseerd kan worden, zonder negatieve invloed op de doortochten in Sint-Pauwels en Kemzeke;

4° aanslepende onduidelijkheid over het al dan niet doortrekken van de N41 doelgericht investeren in het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de N403 belemmert;

5° de eigenaars van gronden op de reservatiestrook voor de N41 recht hebben op duidelijkheid en rechtszekerheid;

6° de provincie Oost-Vlaanderen vragende partij is voor een snelle overdracht van de provinciewegen;

7° de streefbeeldstudie N403 een goed beeld schetst van de mogelijkheden en kan dienen als leidraad om op korte termijn te investeren in het verhogen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de N403;

– vraagt de Vlaamse Regering:

1° nog deze legislatuur initiatieven te nemen en de procedure te starten om de reservatiestrook op het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren voor de N41 tussen N70 en E34 te schrappen;

2° versneld werk te maken van de overdracht van de provinciewegen van alle provincies;

3° de N403 als prioriteit te beschouwen, indien de overdracht van secundaire wegen van de provincie Oost-Vlaanderen naar het Vlaamse Gewest in twee fasen verloopt;

4° voor de overgenomen secundaire wegen op korte termijn, waar nodig, extra aandacht en middelen te besteden aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid, zeker wanneer een plan van aanpak zoals een streefbeeldstudie al beschikbaar is.

Jos STASSEN
Vera DUA