

Vraag nr. 115
van 8 februari 2001
van de heer JOS STASSEN

E17 Haasdonk – Verkeersveiligheid

Volgens allerlei persberichten is de E17 ter hoogte van Haasdonk een "strook des doods".

Deze gevaarlijke verkeerssituatie zou te wijten zijn aan de staat van het wegdek en de betonnen vangrails tussen de twee rijrichtingen.

1. Hoeveel zware ongevallen gebeurden hier de jongste jaren (zwaargewonden, dodelijke ongevallen) ?
2. Wat zijn de oorzaken van deze zware ongevallen (rijgedrag, verkeersdruk, staat van het wegdek, signalisatie, ...) ?
3. Wat is het onderhoudsprogramma van de E17 op deze plaats (investeringen van de laatste jaren, ...) ?
4. Welke maatregelen worden in het vooruitzicht gesteld, zowel op korte als op lange termijn, om verder onheil te vermijden ?
5. Wat is de kostprijs van structurele oplossingen ?
6. Welk overleg bestaat er wat deze gevaarlijke verkeerssituatie betreft met de federale overheid inzake:
 - a) veiligheid en politietoezicht ;
 - b) controle op overgewicht van het vrachtverkeer ?

Antwoord

1. Volgens de statistieken van de federale politie (Directie van de Nationale Gegevensbank) en het Nationaal Instituut van de Statistiek deden zich van 1996 tot en met 2000 tussen kilometerpunten 88,000 en 91,000 in de richting van Antwerpen 41 ongevallen voor met lichamelijk letsel. Er vielen daarbij zes zwaargewonden en drie ongevallen waren dodelijk.

Het merendeel van de ongevallen gebeurde overdag en bij nat wegdek.

2. Het roekeloos rijgedrag is de belangrijkste oorzaak van ongevallen op de autosnelweg E17. De

rijksnelheid ligt soms ver boven de toegelaten maximale snelheid.

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid probeert sinds jaar en dag de automobilist te sensibiliseren aan de hand van affiches : het promoten van hoffelijk rijgedrag, de noodzaak van het minderen van de snelheid, niet de gsm gebruiken en rijden tegelijk, ...

Ook de verkeersintensiteit, die op de betrokken locatie zelfs oploopt tot 100.000 voertuigen op een normale weekdag tussen 6 en 22 uur, en a fortiori het uitermate hoog percentage aan vrachtwagens zijn belangrijke factoren.

3. Jaarlijks wordt op basis van de spoorvormings-, stroefheids- en langsvlakheidsmetingen de toestand van het wegdek van de E17 geanalyseerd en geëvalueerd. Het bereiken of overschrijden van de interventiedrempel indiceert op welke locaties dient te worden geïnvesteerd in het vernieuwen van de slijtlaag en zo nodig ook van de eerste onderlaag.

Op basis van deze analyses werd ter hoogte van Haasdonk de spoorvorming hersteld rijrichting Kortrijk in 1997, en rijrichting Antwerpen in 1999.

4. De analyse van de meetresultaten wijst op een degradatie van de asfaltverharding ten gevolge van het drukke en vooral zware wegverkeer. Een grondige vernieuwing van de asfaltverharding over de volle breedte van het wegdek blijkt wenselijk. Ook de draagkracht van de fundering laat op verschillende plaatsen te wensen over en dient te worden hersteld.

Op het investeringsprogramma van 2001 is een bedrag van 315 miljoen frank voorbehouden voor het structureel onderhoud van de E17, waarin het herstellen van de asfaltverharding van de betrokken zone prioritair zal worden opgenomen.

Enkelvoudige vangrails in de zijbermen zullen systematisch worden vervangen door dubbele vangrails. Ook ter hoogte van de in- en uitritten zullen bijkomend vangrails worden geplaatst. In maart 2001 wordt begonnen met een eerste vervanging tussen Sint-Niklaas en Antwerpen in beide rijrichtingen.

5. Voor het vernieuwen van de asfaltverharding over de volledige breedte wordt de kostprijs

voor 1 kilometer op ongeveer 20 miljoen frank geraamd.

Het vervangen van éézijdige door dubbelzijdige vangrails kan worden geraamd op ongeveer 1,7 miljoen frank per kilometer.

6. De administratie Wegen en Verkeer deelt mij mee dat er een goede onderlinge informatie-uitwisseling is tussen de administratie en de federale politie m.b.t. gevaarlijke (verkeers)situaties, bijvoorbeeld bij plotse wateroverlast, ongevallen, en zo meer.

Langs de E17 bevinden er zich operationele asweeginstallaties ter hoogte van de nevenbedrijven Kruibeke, Kalken, Gentbrugge en Kruishoutem, die ter beschikking staan van de federale politie ter controle van overladen vrachtverkeer.