

Vraag nr. 320
van 28 mei 2003
van de heer MARC CORDEEL

N16 – Streefbeeldstudie

De verkeersafwikkeling op de N16 wordt met de dag problematischer. Files aan de brug over de Schelde in Temse zijn nu bijna dagelijkse kost geworden. De minste aanrijding veroorzaakt verkeersellende en kost onze economie en distributie handenvol geld.

De oorzaken zijn bekend : uiteraard is het verkeer de voorbije decennia enorm toegenomen, maar zeker zo belangrijk is het feit dat de Scheldebrug, een product uit de vijftiger jaren en toen een constructie die kon tellen, vandaag absoluut niet meer volstaat om de huidige verkeersstroom te "verwerken".

Na meerdere interventies en parlementaire vragen heb ik de voorganger van de minister, Steve Stevaert, van de ernst van de situatie kunnen overtuigen, wat leidde tot het laten opmaken van een mobiliteitsstudie.

1. Hoever is de studie gevorderd ?
2. Wat zijn de eerste resultaten ?
3. Kan uit die eerste resultaten al opgemaakt worden dat een ontduubeling van de Scheldebrug in Temse meer dan ernstig onderzocht moet worden ?
4. Worden er ook andere alternatieven naar voren geschoven ? Zo ja, welke ?

Antwoord

In antwoord op zijn vraag kan ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger mededelen dat op dit ogenblik de eerste fase van de streefbeeldstudie, met name de oriëntatiefase, praktisch voltooid is.

In deze eerste fase wordt een voorstel van concept voor de N16 opgemaakt. Momenteel worden er twee scenario's ten opzichte van elkaar afgewogen, gebruikmakende van de verkeersmodellen. In het eerste scenario wordt de N16 heraangelegd volgens de principes van een primaire weg I. In het tweede scenario wordt de N16 heraangelegd volgens de principes van een primaire weg II. Naargelang daarvan primeert de verbindende of ontsluitende functie van de N16 op Vlaams niveau en wordt er

in meer of minder knooppunten op de N16 voorzien.

In het scenario primair I is een capaciteitsverhoging ter hoogte van de brug van Temse nodig. Het scenario primair II daarentegen stelt dat de brug in zijn huidige configuratie behouden kan blijven, maar dat de aanloopzijdjes aan beide zijden van de brug geoptimaliseerd dienen te worden. Dit betekent dat deze zones geen conflicten mogen bevatten, teneinde het vlot functioneren niet te hypothekeer.

Combinaties van deze scenario's worden ook overwogen waarbij het deel van de N16 tussen de E17 en de A12 een andere categorisering krijgt dan het deel tussen de A12 en de E19.

De resultaten van de scenario's worden voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie van 10 juli 2003, die een uitspraak moet doen over een voorkeurscenario. Pas daarna volgt de tweede fase, namelijk het uitwerken van het voorkeurconcept tot een volwaardig streefbeeld.

Het streefbeeld is een visie op lange termijn voor de herinrichting van een bepaald wegvak. Sommige voorgestelde maatregelen van een streefbeeld zullen op korte termijn uitgevoerd worden, andere op middellange en lange termijn. Een gefaseerde aanpak is dus mogelijk waarbij in een eerste fase maatregelen uitgevoerd worden die passen in een primair II scenario, maar die ook deel uitmaken van een primair I scenario op langere termijn. Het streefbeeld zou dus kunnen voorstellen om op korte termijn de aanloopzijdjes aan beide zijden van de brug te optimaliseren en pas in een latere fase de brug te ontduubelen.