

Vraag nr. 586
van 20 mei 2005
van de heer MARC CORDEEL

Nieuwe Scheldebrug Temse – Impact

De laatste weken verschenen in de pers meerdere berichten inzake de Scheldebrug in Temse. Al decennia pleiten verschillende politici en verenigingen in het Waasland en in "Klein-Brabant" voor een oplossing van de fileproblemen ter hoogte van de Scheldeverbinding Temse-Bornem.

De minister liet verscheidene oplossingen onderzoeken, waaronder het uitbreiden van de verkeerscapaciteit van de huidige brug via de aanleg van een (wisselende) derde rijstrook. Inzake prijs-kwaliteitsverhouding leek deze oplossing te duur en daarenboven bleek ze ook op technisch vlak niet optimaal te zijn.

Daarom stelt de minister nu voor om "op relatief korte termijn" een nieuwe brug naast de huidige te bouwen en deze laatste een grondige renovatiebeurt te geven. Geschatte kostprijs: 16 miljoen euro.

Als volksvertegenwoordiger die dit dossier al jaren opvolgt en mee tracht te deblokken, kan ik de aandacht en tijd die de minister in deze problematiek steekt alleen maar toejuichen.

Toch kan de nieuwe brug van Temse niet los gezien worden van de totale mobiliteitsproblematiek in de ruime Antwerpse regio.

1. In welke mate heeft de minister reeds onderzocht of er tol geheven moet worden voor het gebruik

van deze nieuwe brug?

2. Welke invloed heeft deze nieuwe Scheldeoververbinding op de mobiliteitsstroom, meer in het bijzonder op de routekeuze van vrachtwagens wanneer deze vanaf 2011 (bij de realisatie van de Oostervveelverbinding) de Kennedy-tunnel niet meer mogen gebruiken?
3. Wat is de invloed op de financiering van het hele Masterplan Antwerpen?

4. Welke meerkosten verwacht de minister voor de onteigening en herlokalisatie van het bedrijf Belgomine?
5. Wat is de uiteindelijke timing die wordt vooropgesteld voor de realisatie van de nieuwe brug?

Antwoord

1. Bij de voorstudie van het project werd geen effectieve tolheffing in overweging genomen.
2. Een ontdubbeling van het bestaande knelpunt ter hoogte van de Scheldeovergang brengt met zich dat de congestie ter plaatse van dit knelpunt opgelost wordt.

Buiten de ontdubbeling van de Scheldebrug te Temse/Bornem zijn er voorsnog geen andere technische ingrepen gepland aan de N16 tussen de Scheldeovergang en de aansluiting met de A12.

In het eindrapport van de streefbeeldstudie, opgesteld in opdracht van AWZ-Antwerpen en uitgevoerd door Studiegroep Omgeving en Tritel, is gesteld door de N16 tussen E17 en E19 een primaire weg type I moet zijn.

Daarbij kan vastgesteld worden dat de Temsebrug vandaag vooral een regionale verbindingsfunctie heeft met de as Sint-Niklaas - Willebroek als voornaamste bedieningsgebied. Echt doorgaand verkeer dat op beide oevers een belangrijke afstand aflegt, komt weinig voor.

In het kader van het Masterplan Antwerpen en de studie naar de Oosterweelverbinding werden een aantal simulaties uitgevoerd voor het spitsverkeer in het jaar 2015. In deze simulaties werd geen rekening gehouden met een nieuwe brug over de Schelde te Temse. De conclusies gelden dus in eerste instantie voor de bestaande oeververbinding, maar gelden in grote lijnen ook voor een nieuwe brug (die immers het gros van het doorgaande verkeer zou opvangen).

Bij een ongewijzigde infrastructuur (dus geen realisatie van de Oosterweelverbinding) blijft het verkeer op de Temsebrug in het jaar 2015 vergeleken met 2002, nagenoeg stabiel. Dit is logisch aangezien deze verbinding in de spits

verzadigd is. Wel treedt er een verschuiving op: het aandeel vrachtverkeer stijgt van 11% naar bijna 18%. In absolute cijfers stijgt het vrachtverkeer op de Temsebrug met ca. 55%.

Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding daalt het totale voertuigequivalenten dat van de Temsebrug gebruik maakt, met een kleine 5%. Het aantal personenwagens daalt echter met bijna 9%, terwijl het aantal vrachtwagens stijgt met 13%. Ruim 1/5 van de capaciteit op de Temsebrug wordt dan gebruikt door vrachtwagens. De verklaring is dubbel. Door de Oosterweelverbinding en door het vrachtverbod komt er heel wat capaciteit vrij in de Kennedytunnel, waardoor personenwagens (opnieuw) meer de Kennedytunnel zullen gebruiken i.p.v. de verzadigde Temsebrug. Anderzijds worden vrachtwagens door het vrachtverbod in de Kennedytunnel niet alleen naar de Oosterweelverbinding gedwongen, maar ook meer naar de Temsebrug.

Een verhoging van de capaciteit van de brug heeft hoofdzakelijk invloed tijdens de periodes waarin de capaciteit tekort schiet. Dit uit zich in een aantal effecten:

- gewijzigde routekeuze: gelet op de afstand tot de alternatieven (Dendermonde, Antwerpen) en het karakter van de verbinding en de route naar/van de alternatieve Scheldekruisingen, is de impact van routekeuze tijdens de spits eerder beperkt;
 - modale verschuiving: inspelend op de betere bereikbaarheid tijdens de spits is er een verschuiving van openbaar vervoer naar auto te verwachten;
 - distributie-effecten: de impact van de kostenwijziging is te beperkt om een belangrijke generatie van nieuw verkeer te verwachten.
- Voor het vrachtverkeer met bestemmingen die thans via de N49 worden bereikt (haven Linkeroever, Zelzate, Zeebrugge), is de Temsebrug geen voor de hand liggend alternatief. Het vrachtverkeer dat via de E17 zijn weg vervolgt, kan grosso modo opgesplitst worden in 1/3 havengebonden verkeer, 1/3 internationale transit en 1/3 nationale distributie en bedieningsverkeer.
- Voor de relaties met de haven van Antwerpen is de Temsebrug door zijn ligging en de oriëntatie van de N16 een ongunstig alternatief en is er weinig verschuiving naar deze verbinding te verwachten.
- Het internationaal transitverkeer is vooral Oost-West en Noord-West gericht. Hier komt vooral het Oost-West verkeer in aanmerking om haar route te verleggen via Temse. M.i. is de te verwachten invloed in het geheel van de mobiliteitsstromen dan ook beperkt.
3. Deze werkzaamheden hebben geen financiële impact op het Masterplan Antwerpen.
 4. De meerkosten verbonden aan de onteigening en de herlokalisatie van Belgomine, zijn momenteel nog niet exact te begroten, vermits de besprekingen met genoemd bedrijf daaromtrent nog moeten opgestart worden.
 5. Het is de bedoeling om de nieuwe brug bestemd voor het verkeer vanuit Temse in de richting van Bornem, in dienst te stellen in de loop van 2009. Dit impliceert dat op het terrein de werken effectief starten voorjaar 2007.