

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



Zitting 2008-2009

18 februari 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Jos De Meyer en Bart Van Malderen –

betreffende de mobiliteit over de weg in het Waasland

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op aangeven van de Wase burgemeesters liet het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas een studie uitvoeren naar de mobiliteit over de weg in het Waasland. Voor het uitwerken van de studieopdracht werd nauw samengewerkt met het provinciebestuur Oost-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest (departement Mobiliteit en Openbare Werken en Agentschap Infrastructuur). Het eerste deel van de studie werd recent voorgesteld.

Deze studie heeft als doel:

- de voornaamste mobiliteitsstromen en knelpunten in de regio Waasland in kaart te brengen, samen met de mobiliteitsstromen en knelpunten die in de toekomst verwacht worden;
- oplossingen voor te stellen voor het wegwerken of minimaliseren van die knelpunten; daarbij worden de voor- en nadelen mee in rekening gebracht.

In het tweede deel van de studie worden oplossingen uit het eerste deel verder uitgewerkt. Het kan gaan om het aanpassen van bestaande infrastructuur en/of het aanleggen van nieuwe infrastructuur. De plannen in de studie zijn gericht op het jaar 2020. De simulaties werden gemaakt met het verkeersmodel van het Vlaamse Gewest.

Rekening houdend met de groei van het Waasland en de Waaslandhaven, en met de invloed van de aanpalende regio's werden de effecten die inzake mobiliteit verwacht worden tot 2020 in kaart gebracht. Er werd daarbij uitgegaan van een infrastructuurscenario tot 2020.

Als infrastructuurscenario werd gekozen voor het zogenaamde beslist beleid. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat alle geplande werkzaamheden, zoals de Oosterweelverbinding, de ontdubbeling van de brug van Temse, de extra verbinding tussen de E17 en de N70 in Sint-Niklaas (oostelijke tangent), de werken aan de ring van Gent en de ontsluiting van de Waaslandhaven, volgens de mobiliteitsstudie in het kader van het Strategisch Plan voor de Haven (met inbegrip van de vooropgestelde 'modal shift' 40/40/20) tegen 2020 ook daadwerkelijk zullen zijn uitgevoerd.

Zowel het demografische en economische groeiscenario als het infrastructuurscenario werd ingebracht in het verkeersmodel van het Vlaamse Gewest. Uit de simulatie van de mobiliteit anno 2020 kon worden vastgesteld dat, ondanks de uitvoering van het beslist beleid, er nog steeds problemen zullen zijn, zowel op het vlak van de verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie. Een belangrijk congestiepunt is de E17 voor de Kennedytunnel.

Om die problemen op te lossen werden, naast de geplande werken, een zestal mogelijke bijsturingen van het Wase wegennet gesimuleerd. Die bijsturingen en combinaties ervan werden vervolgens via de modelmatige berekeningen getoetst op hun verdiensten voor de afwikkeling van het toekomstige verkeer in de regio en voor de verkeersleefbaarheid van de kernen van het Waasland.

Op basis van al die gegevens werd binnen het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas door de Wase burgemeesters een consensus bereikt over de volgende combinatie van oplossingen:

- 1° zorgen voor een dubbele kamstructuur in het Waasland door de aanleg van parallelwegen naast de E17 (tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht) en naast de E34 (tussen Moerbeke en Antwerpen) en de nodige aansluitingen. Op die wijze wordt het regionale verkeer beter gedraineerd naar het hoofdwegennet en worden de kernen ontlast;
- 2° een noordelijke verbinding aanleggen tussen de N70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E34 – N451);
- 3° de capaciteitsproblemen van de Kennedytunnel en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoek-tunnel oplossen. Dat moet op Vlaams niveau opgelost worden.

Om eventuele toekomstige ontwikkelingen niet in het gedrang te brengen, wordt in de studie ook voorgesteld om nu geen andere aanpassingen aan te brengen aan de mobiliteitsplanning.

Dit combinatievoorstel past binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (de 'Wase maas' wordt niet doorsneden door een nieuwe verbinding op het

hoofdwegennet) en binnen het Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (het combinatievoorstel zorgt voor een goede ontsluiting van het E17-netwerk, zoals dat in het provinciale structuurplan is opgenomen).

Jos DE MEYER

Bart VAN MALDEREN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° het belang van een vlotte mobiliteit in de toekomst voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid;
 - 2° de aanbevelingen van de studie Mobiliteit over de weg in het Waasland van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas;
 - 3° de staten-generaal over mobiliteit die door de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen werd georganiseerd;
 - 4° het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering;
 - 5° de mobiliteitsstudie die werd gemaakt in het kader van de milieueffectrapportage en het Strategische Plan voor de Haven en de daarin vooropgestelde modal shift;
 - 6° de resolutie van 9 april 2008 betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen, in het bijzonder punt 8, met name de vraag aan de Vlaamse Regering om te onderzoeken of beprijzing van het wegverkeer een bijdrage kan leveren tot het wegwerken van de onderhoudsachterstand;
- vraagt de Vlaamse Regering de conclusies van de hierboven vermelde studie Mobiliteit over de weg in het Waasland op te nemen in de instrumenten van ruimtelijke planning en uitvoering en in de nodige middelen voor de uitvoering van de voorgestelde extra infrastructuurwerken te voorzien.

Jos DE MEYER

Bart VAN MALDEREN
