



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 422

van **KOEN DANIËLS**

datum: 22 december 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

N41 Sint-Niklaas - Elversele - Frequentie verkeerslichten en ontbrekende vangrail

De heringerichte N41 tussen Sint-Niklaas en de tunnel in Elversele werd enkele weken geleden in gebruik genomen. In een artikel in de Gazet van Antwerpen van 19 december 2017 lezen we dat er tijdens de avondspit nog vaak filevorming ontstaat en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) daarom gaat nakijken of de frequentie van de verkeerslichten in de Biezenstraat dient te worden aangepast.

Autobestuurders klagen in het hetzelfde artikel ook de onveilige situatie aan omdat er geen vangrail is tussen de hoofdweg en de ventweg die door een diepe gracht zijn gescheiden. Eens men de gracht voorbij is, staat er wel een vangrail.

1. Is de frequentie van de verkeerslichten in de Biezenstraat ondertussen herbekeken? Zo ja, zijn er aanpassingen gebeurd om de doorstroom te verbeteren? Zo neen, wanneer mogen we dit verwachten?
2. Waarom staat er naast de gracht die de hoofd- en ventweg scheidt geen vangrail, en na de gracht wel?

ANTWOORD

op vraag nr. 422 van 22 december 2017

van **KOEN DANIËLS**

1. De lichtenregeling aan de Biezestraat wordt regelmatig geëvalueerd en herbekeken. De moeilijkheid bestaat erin om een evenwicht te vinden tussen de wachttijden langs de primaire weg en de wachttijden vanuit de Biezestraat zelf. Een nieuwe regeling is op 21 december 2017 in dienst genomen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) volgt dit verder op. Verder voorziet AWV nog twee infrastructurele aanpassingen aan het kruispunt die een verbetering moeten brengen, nl. het verlengen van de rechtsafslagstrook op de N41 richting Biezestraat, komende van Sint-Niklaas, en het verlengen van de linksafslagstrook in de Biezestraat zelf. Deze maatregelen zullen de doorstroming verbeteren, doch zijn geen wondermiddelen op zich.
2. De afschermende constructie die is geplaatst, vertrekt vanop de fietstunnel waar er een talud is van een drietalmeter naast de N41. De afschermende constructie loopt dan tot aan de voet van de helling en is even doorgetrokken om doorstekende bewegingen van N41 door de berm naar de ventweg (of omgekeerd) te verhinderen. Naast de gracht is geen afschermende constructie voorzien. Het gaat immers om een doorgaande weg met snelheidsregime 70 km/h, waar de weg eigenlijk zelfverklarend is (geen bochten, geen zijstraten, geen afwijkingen). Naast de rand van de rijbaan is er een (verharde) redresseerstrook van 75 cm, waarop bestuurders kleine foutjes kunnen corrigeren. Daarnaast is er een berm van 1,5m tot aan de bovenkant van de gracht. De gracht zelf is geen obstakel, eventuele kopmuren aan de grachten kunnen dit wel zijn. In dit geval is een eventuele afschermende constructie een obstakel op zichzelf, dat bij het verlaten van de rijbaan de schade alleen maar vergroot.