

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1287
van **KOEN DANIËLS**
datum: 8 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Duikeldam/Hoge Watergangweg-Parallelweg E34 Vrasene - Aanpak plasvorming en afwatering (2)

Reeds sinds 2015 volg ik de wegtoestand en de afwatering op de parallelweg langs de E34, met name de Hoge Watergangweg/Duikeldam (grondgebied Vrasene). Toch blijft na al die jaren het probleem van afwatering en plasvorming bij regenval bestaan. Ik heb hierover al verschillende vragen gesteld en er meermaals melding van gemaakt bij het Meldpunt Wegen, maar niks blijkt te helpen om te zorgen voor een structurele oplossing.

De situatie is als volgt: na regenval worden enorme plassen gevormd aan de zijkant van de rijbaan en die migreren tot over de baan tot meer dan halfweg het rijvak in de richting van Sint-Gillis-Waas. Deze plassen blijven ook gedurende een hele tijd staan omdat er geen goten zijn en de weg net te smal is voor passerend vracht-/landbouwverkeer, waardoor de berm kapot wordt gereden. Er is ook geen kantstrook. Die diepe voren vlak naast de weg vormen dan grote plassen. De theorie bij de aanleg was dat het water gravitair zou afvloeien in de berm. De realiteit toont aan dat dit inderdaad theorie is. Dit leidt tot gevaarlijke situaties met aquaplaning of voertuigen die de plassen trachten te ontwijken en op de andere rijstrook gaan rijden. Niet alleen autobestuurders maar ook fietsers komen hierdoor in een gevaarlijke wegsituatie. Bijkomend heeft dit alles een negatief effect op de kwaliteit van het asfalt.

Door de minister werd al meermaals aangegeven dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geultjes zou graven op de plaatsen waar er plasvorming is. Dat is al enkele malen gebeurd, maar die slibben binnen de kortste keren opnieuw dicht. Bovendien zouden dan om de 10 meter geultjes moeten worden gegraven, wat dan weer niet haalbaar is. De enige echte structurele oplossing om én het water af te voeren én de wegrand te versterken, is het zorgen voor goten, zoals op de rest van het traject. Ook de aanleg van wachthavens op het smalste deel van de weg werd al voorgesteld als oplossing. De minister gaf in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 78 van 13 oktober 2020 aan dat deze wachthavens zouden worden gerealiseerd in het begin van 2021.

1. Zal de minister AWV nogmaals aanspreken voor de opvolging van de situatie en het - opnieuw - aanleggen van talrijke geultjes? Zal een plan opgesteld worden om de geultjes te onderhouden zodat ze niet dichtslibben of dichtgereden worden en dit in afwachting van een structurele oplossing?
2. Welke structurele oplossingen heeft de minister ondertussen al laten onderzoeken en welke is de meest haalbare?
3. Op welke termijn zal die structurele oplossing er zijn?

4. Zijn de wachthavens al gerealiseerd? Zo ja, hoeveel zijn er aangelegd? Zo niet, waarom niet en wat is de timing voor de aanleg?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 1287 van 8 juni 2021

van **KOEN DANIËLS**

1. Ja, ik heb het Agentschap Wegen en Verkeer aangesproken. Heden worden de geultjes reeds onderhouden. Waar nodig worden er extra aangelegd of open gemaakt. Dit gebeurt volgens de vastgestelde noden.
- 2-3. Een investering in de uitbreiding van de weg met een rand of greppel wordt op dit moment niet overwogen. De weg wordt onderhouden (in stand gehouden) in overeenstemming met zijn functie als een lokale weg type I. De functie van de parallelweg in de toekomst zal o.a. het onderwerp zijn van de nieuwe wegcategorisering.
4. Wachthavens werden in het voorjaar van 2021 aangelegd op de nevenweg gelegen tussen het complex Vrasene en de gemeenteweg Vliegenstal te Beveren. De aanleg van wachthavens op het wegvak tussen rotonde Kluizendijkstraat en het complex van Vrasene is ruimtelijk onmogelijk.