

=====

=====

## PERSMEDEDELING

### MOBILITEIT OVER DE WEG IN HET WAASLAND

Op aangeven van de Wase Burgemeesters besliste het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (I.C.W.) in 2006 om een studie te laten uitvoeren naar de mobiliteit over de weg in het Waasland. Voor het uitwerken van de studieopdracht werd en wordt nauw samengewerkt met het Provinciebestuur en het Vlaamse Gewest (Departement Mobiliteit en Openbare Werken en Agentschap Infrastructuur).

De studie heeft als doel:

- de voornaamste actuele en in de toekomst verwachte mobiliteitsstromen in de regio Waasland in kaart te brengen, samen met de actuele en verwachte knelpunten daarin;
- oplossingen voor te stellen voor het wegwerken of minimaliseren van deze knelpunten; hierbij worden de voor- en nadelen mee in rekening gebracht.

In het tweede deel van de studie dienen oplossingen uit het deel één verder uitgewerkt. Het kan gaan om het aanpassen van bestaande infrastructuren en/of het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Planhorizon van de studie is 2020.

#### **Stap 1: bepalen van een economisch groeiscenario 2020.**

In een eerste stap werden de voornaamste ontwikkelingen in het Waasland inzake wonen en werken en de mobiliteitseffecten daarvan in kaart gebracht en vertaald in twee economische groeiscenario's **planhorizon 2020** (respectievelijk op basis van een veronderstelde minimale en maximale groei van bedrijventerreinen in het Waasland en van de Waaslandhaven). Het verschil tussen beide groeiscenario's zit in een surplus van 200 ha bedrijventerrein in het

Waasland + een maximale groei van de Waaslandhaven (maximale ontwikkeling volgens studie strategisch plan haven van Antwerpen)

**Stap 2 : bepalen van het infrastructuurscenario 2020.**

Als tweede stap werd een infrastructuurscenario planhorizon 2020 uitgewerkt. Dit omvat het inbrengen in het Vervoersmodel van alle geplande ingrepen, zoals de Oosterweelverbinding, de ontdubbeling van de brug van Temse, de voltooiing van de ring van Sint-Niklaas, de werken aan de ring van Gent, de ontsluiting van de Waaslandhaven volgens het strategisch plan, de vooropgestelde modal split, ... Er wordt met andere woorden in het model vertrokken van het idee dat tegen 2020 al deze geplande ingrepen ook werkelijkheid zullen zijn.

### **Stap 3 : bepalen van de huidige en toekomstige verkeersstromen in het verkeersmodel.**

De simulaties werden gemaakt met het Verkeersmodel van het Vlaamse gewest.

Als derde stap werkte het studiebureau Mint (het studiebureau dat in opdracht van het Agentschap Infrastructuur de modelberekeningen uitvoert) volgende zaken uit:

- huidige verkeersstromen (als calibratie van het model);
- toekomstige verkeersstromen (jaar 2020), uitgewerkt in de twee economische groeiscenario's; vrij snel bleek dat dit weinig verschil gaf en werd verder gerekend met het scenario van de maximale groei (scenario 2);
- verschilplots: toekomstige verkeersstromen versus de huidige stromen;
- belastingplots: belasting van het wegennet versus maximale capaciteit van het wegennet.

### **Stap 4: interpretatie van de verkeersstromen 2020.**

Uit de doorrekening van de toekomstige verkeersstromen in het infrastructuurscenario 2020 bleek dat er, ondanks alle besliste ingrepen, zich nog steeds problemen zullen voordoen, zowel op het vlak van de verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie.

Dit leidde tot (ondermeer) volgende aanbevelingen:

- Stuur het internationaal verkeer beter aan via bewegwijzering langs E17-R4(Gent) en E34-R2(Liefkenshoektunnel), waarbij een meer gelijkmatige spreiding wordt nagestreefd in het gebruik van de Oosterweelverbinding en de Kennedytunnel.
- Verhoog de capaciteit van de E17 tussen Haasdonk en Antwerpen-West
- Voorzie een dubbele kamstructuur voor het Waasland, gericht naar de E34 en E17
- Zorg voor een betere uitbouw van het openbaar vervoer; gebruik de N70 / spoorlijn 59 als openbaar vervoercorridor.

Verder werden aanbevelingen gedaan naar de gewenste verkeersstructuur - ruimtelijke structuur van Sint-Niklaas / Temse, Lokeren en Beveren.

### **Stap 5: bijkomende ingrepen bovenop het infrastructuurscenario 2020.**

Om de resterende problemen in 2020, na uitvoering van alle infrastructuurwerken op te lossen werden een beperkt aantal mogelijke infrastructurele ingrepen en bijstellingen van het Wase wegennet afgelijnd. Die mogelijke ingrepen werden dan vervolgens via de modelmatige berekeningen getoetst op hun verdiensten inzake de afwikkeling van het toekomstig verkeer in de regio.

Als mogelijke oplossingen werden zes scenario's uitgetekend en mee in het Vervoersmodel gebracht:

**1. Uitbreiding capaciteit E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht**

- 1.a. Extra rijstrook in elke rijrichting, zonder op- en afritten tussen Sint-Niklaas-Oost en Zwijndrecht
- 1.b. Extra parallelwegen in elke rijrichting (cfr. huidige situatie Sint-Niklaas), mét op- en afritten tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht op de parallelwegen

**2. Nieuwe verbinding N70 - E34 te Beveren / Omlegging Hoge Bokstraat te Sint-Niklaas**

\* Nieuwe verbinding te Beveren: Capaciteit: 2 x 1 rijstrook, kruispunt nabij Mosselbank (Vrasene)

- 2.a. aantakking op nieuwe westelijke ontsluiting Waaslandhaven (rechtstreekse uitwisseling verkeer naar E34 en Waaslandhaven mogelijk)
- 2.b. aantakking op bestaande R2 (volgens bestaande gewestplantracé R2 - enkel aansluiting naar de Waaslandhaven toe)

(met bijkomend een lokale omlegging van de Hoge Bokstraat tot aan Vlyminckshoek)

### 3. Grote Ring te Beveren

Capaciteit: autosnelweg: 2 x 2 rijstroken

- 3.a. Loutere verbinding E17 naar E34, d.w.z. geen tussentijdse aansluitingen
- 3.b. Verbinding E317 - E34, mét aansluiting naar N70 nabij Hotel Beveren/Doornpark

### 4. Doortrekking N41

Gewestplantracé, 2 x 1 profiel, twee aansluitingen: te Belsele (Nauwstraat-Marktstraat) en te Stekene

### 5. Omleiding Melsele

Doortrekken Krijgsbaan te Zwijndrecht/Melsele, plus zuidelijke parallelweg aan E34, 2 x 1 profiel

**6. Alle Scheldeverbindingen** (Liefkenshoektunnel, Kennedytunnel, Oosterweeltunnel/brug, Scheldebrug Temse) **tolvrij** in plaats van Liefkenshoektunnel en Oosterweeltunnel/brug mét tol.

Alle scenario's komen bovenop het "beslist beleid", d.w.z. de Oosterweeltunnel/brug, verdubbeling van de Scheldebrug te Temse, Oosttangent te Sint-Niklaas, verbetering R4 te Gent-zeehaven,...

## Stap 6: doorrekeningen van deze bijkomende infrastructuur in het model.

### 1. Extra rijstrook op E17 - nieuwe parallelwegen E17

Zorgen alleszins voor een veel vlotter doorstroming op de E17. Bezetting E17 daalt; druk verkeer maar weinig problemen. Er wordt een vlotte aanvoer van het verkeer naar de Oosterweelverbinding en naar de Waaslandhaven gegarandeerd. Er zijn positieve effecten (minder verkeer, betere leefbaarheid) op de evenwijdige trajecten, vnl. N70 Sint-Niklaas-Beveren-Zwijndrecht en ook op de N419 Temse-Bazel-Kruikeke-Zwijndrecht. Ook positief voor de regio Waasland als geheel. Situatie Kennedytunnel blijft wel kampen met een capaciteitsprobleem. Over het algemeen scoort de oplossing met nieuwe parallelwegen beter dan een extra rijstrook.

De oplossing met de parallelwegen zorgt voor een betere drainering van het Waasland naar de E 17 omdat de oprit Haasdonk kan open blijven (met aansluiting op parallelweg) en een bijkomende oprit op de parallelweg ter hoogte van de weg Beveren - Kruikeke kan gebeuren. Deze betere drainering zorgt voor afname van het verkeer in de kernen, zowel ten noorden als ten zuiden van de E 17.

### 2. Aanleg verbinding N70 naar het noorden toe te Beveren

Twee scenario's werden bekeken, beiden vertrekkend vanaf de N70 te Beveren. De aansluiting op de kruising N451-E34 scoort duidelijk beter dan de aansluiting op de R2. Deze laatste aansluiting trekt hoofdzakelijk vrachtverkeer aan, maar heeft weinig impact naar autoverkeer toe. De aansluiting op de wisselaar N451-E34 heeft meer verkeer (auto's en vracht) en heeft daarom een gunstiger effect op de ontlasting van de N70 en stedelijk gebied Beveren. De aansluiting op de R2 zuigt ook vrachtverkeer weg vanaf de E17 en fungeert in zekere mate als kortsluiting voor vrachtverkeer naar de haven.

Duidelijke vermindering van het verkeer op de N 451 zelf, wat ten goede komt aan de kernen Nieuwkerke en Vrasene.

Uit de studie blijkt dat de aanleg van dergelijke ontsluitende weg beperkt bijkomend verkeer genereert over de oostelijke tangent en in het stukje N 70 maar dat de verbinding E 17 - oostelijke tangent - N 70 - ontsluitingsweg - E 34 geen aanleiding geeft tot een doorsteek van het Waasland (behoudens bij calamiteiten op E 17), gezien de rijtijd via de verbinding E 17 - E 34 op LO korter is.

### 3. Grote Ring

Is zoals verwacht een erg goede oplossing voor het verkeer van en naar de haven, maar brengt voor de rest weinig baten bij. De belasting ligt relatief laag: 600 tot 900 pae/uur (al naargelang ochtend- of avondspits en al dan niet met aansluiting op N70). Zorgt ook voor een ontlasting van de E17; maar alle doorgaand verkeer blijft wel op de E17 zitten. De extra aansluiting op de N70 zorgt op de Grote Ring zelf voor weinig extra verkeer t.o.v. de oplossing zonder aansluiting. Er zijn zo goed als géén positieve effecten voor de regio Waasland zelf (N70, doortochten...).

### 4. Verlenging Krijgsbaan te Melsele/Zwijndrecht

Slechts beperkt effect.

### 5. Doortrekken N41

Heeft zeker aanzuigefect ter hoogte van de twee aansluitingen, maar laat de rest van de lokale wegen ongemoeid. Zorgt voor een slechts beperkte ontlasting van de N403. Vooral vrachtverkeer verhuist van de N403 naar de nieuwe weg. Beperkte verbetering zit vooral in wegvak Sint-Niklaas-Sint-Pauwels.

Er is ook een aanzuigefect van verkeer dat vanuit Klein Brabant zo naar de Gentse haven rijdt.

### 6. Scenario zonder tolheffing

Lost de problemen voor en in de Kennedytunnel op door een betere verdeling van het personenverkeer. Er blijkt ook een interne herverdeling binnen het Waasland (minder verkeer op E 17, meer op E 34).

Anderzijds is er een behoorlijk aanzuigefect van verkeer op de lange afstand.

### Stap 7. Combinaties van scenario's.

Er werd aan het studiebureau gevraagd om volgende combinatiescenario's te willen nagaan:

**Scenario 6 met 1 b, met 2a en met 3b.**

**Scenario 1 b en 2 a**

**Scenario 1 b en 2 a en 6.**

Hieruit blijkt:

- Het aanzuigefect van scenario 6 blijft ook in de combinatiescenario's. Er moet dus zeer voorzichtig worden omgegaan met stellingen als "alle Scheldeverbindingen tolvrij". Een selectieve tol is aangewezen.
- Scenario 1 b en 2 a zorgen voor een grote verbetering van de verkeersleefbaarheid van het Waasland, door de dubbele kamstructuur (naar E 17 en E 34). De kammen

draineren het verkeer naar de parallelwegen aan de E 17 en E 34 en houden het regionaal verkeer gescheiden van het doorgaand verkeer.

**Stap 8. Visie van het Directiecomité van het I.C.W. en het burgemeestersoverleg.**

Op basis van voorgaande gegevens besliste het Directiecomité van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas in zitting van 7 mei 2008 als volgt:

Vetrekende vanuit de verwachte demografische en economische groei, en rekening houdende met een "infrastructuurscenario 2020" waarin wordt aangenomen dat alle genomen beslissingen m.b.t. infrastructuur in en om het Waasland zullen zijn uitgevoerd, werd vastgesteld dat zich in 2020 in het Waasland nog steeds verkeersproblemen zullen voordoen, zowel op het vlak van verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie.

Om hieraan het hoofd te bieden wordt de volgende **combinatie van oplossingen** voorgesteld:

1. Het voorzien van een dubbele kamstructuur in het Waasland door de aanleg van parallelwegen langs de E 17 (tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht) en langs de E 34 (tussen Moerbeke en Antwerpen) en de nodige aansluitingen. Op deze wijze wordt het regionaal verkeer beter gedraineerd naar het hoofdwegennet en worden de kernen ontlast.
2. Het aanleggen van een noordelijke verbinding tussen de N 70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E 34 - N 451).
3. De capaciteitsproblemen aan de (tolvrije) Kennedytunnel enerzijds en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoek tunnel en de Oosterweelverbinding (beiden met tol) anderzijds is een probleem dat op Vlaams niveau moet worden opgelost. Vanuit het Waasland wordt gepleit voor een selectieve tol waarbij het "lange afstandsverkeer" op de drie verbindingen (een vorm van) tol betaalt, maar het "plaatselijk" verkeer tussen het Waasland en het Antwerpse vrijstelling geniet.

Volgende scenario's blijken **ontoereikende oplossingen** te zijn voor het verbeteren van de verkeerssituatie in het Waasland:

1. De doortrekking van de N 41; er is wel een plaatselijke oplossing nodig ondermeer voor de Hoge Bokstraat in Sint-Niklaas en de bedrijvenzone van Stekene.
2. De doortrekking van de R 2 vanaf de E 34 tot aan de E 17.

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas en het Waas Burgemeestersoverleg vragen de hogere overheden deze aanbevelingen en dit combinatievoorstel te willen opnemen in de instrumenten van ruimtelijke planning en uitvoering en de nodige middelen voor uitvoering te willen voorzien.

Teneinde eventuele toekomstige ontwikkelingen niet te hypothekeren wordt voorgesteld heden geen andere planningsaanpassingen uit te voeren.

Hierbij kan worden aangestipt dat het combinatievoorstel past binnen:

- Het Structuurplan Vlaanderen: de "Wase maas" wordt niet doorsneden door een bijkomende verbinding op primair of hoofdwegenniveau.
- Het Provinciaal structuurplan: het combinatievoorstel zorgt voor een goede ontsluiting van het "E 17 netwerk" zoals dit in het Provinciaal Structuurplan is opgenomen.

**Stap 9: Wat verder?**

In een tweede fase van de studie zal aan het studiebureau gevraagd worden om het combinatievoorstel verder uit te werken.

Deze tweede fase wordt uitgevoerd in het najaar van 2008.

I.C.W. 2008-05-08

-----  
Niet voor publicatie.

Voor meer informatie:

Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas (I.C.W.)

Lamstraat 113 9100 Sint-Niklaas

Tel 03 /780.52.00

[info@icwaas.be](mailto:info@icwaas.be)

[www.icwaas.be](http://www.icwaas.be)

Voorzitter: Jef Foubert

Directeur: Bart Casier

Studiebureau Vectris

Vital Decoesterstraat 67 A/0201 3000 Leuven

Tel 016 / 31.91.00

[info@vectris.be](mailto:info@vectris.be)

[www.vectris.be](http://www.vectris.be)

Projectleider: Geert Vercruysse