

Vraag nr. 312
van 5 mei 2004
van mevrouw ANNY DE MAGHT-AELBRECHT

N9 Erpe-Mere – Rotonde

In het kader van het TV3V-programma heeft de Provinciale Auditcommissie van Oost-Vlaanderen het licht op groen gezet om het lichtengeregeld kruispunt "Vijfhuizen" op het grondgebied van Erpe-Mere om te vormen tot een rotonde.

Ik heb er het volste vertrouwen in dat deze oplossing vanuit het oogpunt verkeersveiligheid de meest aangewezen oplossing is.

Toch spelen er ook nog andere belangen en niet het minst deze van een deel van de bevolking van Aalst. Momenteel staat Nieuwerkerken, een deelgemeente van Aalst, gesitueerd tussen de N46, N9 en R41, onder grote druk als gevolg van sluipverkeer. Dit sluipverkeer vindt zijn oorzaak in de moeilijke doorstroming op de N46 in de richting van de N9.

Vandaar volgende vragen.

1. Spreekt het mobiliteitsplan Erpe-Mere zich uit over de verkeersafwikkeling op dit kruispunt en de Oudenaardsesteenweg ?
2. Geeft een mobiliteitsplan een objectief beeld van de problematiek van het sluipverkeer tussen N46 en R41 ?
3. Welk budget wordt uitgetrokken voor de aanleg van deze rotonde ?
4. Wat zijn de effecten van de aanleg van deze rotonde op de doorstroming van het verkeer in het algemeen en op de Oudenaardsesteenweg in het bijzonder ?
5. Is er bij de capaciteitsberekening voor de rotonde rekening gehouden met het gegeven dat er heel wat sluipverkeer is tussen de N46 en de R41 ? Met andere woorden : is de verkeersbelasting van de rotonde vanuit de N46 richting N9 al dan niet verhoogd rekening houdende met de omvang van het sluipverkeer ?

Antwoord

De problematiek van de N46 is in eerste instantie een provinciale aangelegenheid, vermits het hier een provincieweg en dus geen gewestweg betreft. De N46 werd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan gecategoriseerd als secundaire weg II (van het kruispunt "Vijfhuizen" met de N9 tot het kruispunt met de N8 in Oudenaarde). Dit betekent dat deze weg op regionaal niveau een ontsluitende functie toegewezen kreeg.

De provincie toonde in dit verband reeds de intentie om in de loop van 2004 een streefbeeldstudie voor deze weg op te starten. Deze studie dient uitspraken te doen over de gewenste functie voor deze weg en de problematiek van het sluipverkeer. Ook het mobiliteitsplan van de gemeente Erpe-Mere besteedt aandacht aan het kruispunt "Vijfhuizen" en de functie van de N46. De problematiek van de N46 wordt als volgt samengevat (p. 33 van het beleidsplan): capaciteitsproblemen op de piekuren in de omgeving van het complex (met de E40), de Industrieweg en het kruispunt Vijfhuizen, probleem van oversteekbaarheid, rechtstreekse aantakking van verschillende landbouwwegen en parkerende vrachtwagens.

De gemeente stelt voor om de provincieweg N46 over het volledige tracé te bekijken met de nodige aandacht voor fietsvoorzieningen en de kruispunten op die N46. Voor Vijfhuizen wordt gevraagd de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verbeteren (p. 52 van het beleidsplan). Bovenvermelde punten werden ook opgenomen in het actieprogramma van het beleidsplan vanaf actieprogramma 9.66.

In het kader van de opstelling van het mobiliteitsplan is er een onderzoek geweest naar sluipverkeer vanop de N46. Daartoe werden op een aantal gemeentewegen tellingen uitgevoerd. Voor een uitgebreid rapport met resultaten verwijs ik de Vlaamse volksvertegenwoordiger naar het gemeentebestuur van Erpe-Mere.

De aanleg van een rotonde op het kruispunt "Vijfhuizen" wordt geraamd op 1,5 miljoen euro; opgenomen binnen de budgetten van het project "gevaarlijke punten".

Uit de capaciteitsberekeningen blijkt dat de geplande tweestrooksrotonde probleemloos de gemeten spitsuurintensiteiten kan verwerken. Bovendien verzekeren de bypass van de N46 naar de N9 richting Aalst en de twee toeleidende rijstroken op elke arm van de rotonde een optimale doorstroming.

Voor de capaciteitsberekening van de rotonde werd uitgegaan van de hoogst gemeten intensiteiten tijdens de spitsuren. Om met een eventuele toekomstige groei van het verkeer rekening te houden, werden deze intensiteiten met 10 % verhoogd. Uit deze berekeningen blijkt duidelijk dat de voorgestelde rotonde voldoende capaciteit heeft. Er is zelfs sprake van een restcapaciteit van 30 %, wat betekent dat er naast de voorziene 10 % groei-marge nog een extra ruime groeimarge is. Deze marge volstaat ruimschoots om sluipverkeer op te vangen.