

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1016
van **MARTINE Taelman**
datum: 20 april 2016

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Knelpunten gebiedsevaluatie Kempen

In de gebiedsevaluatie Kempen die De Lijn het afgelopen jaar doorvoerde, werden tien specifieke knelpunten geselecteerd inzake doorstroming, waarvan vier binnen en zes buiten de bebouwde kom. De N153 tussen Sassenhout en de ovonde in Herentals wordt zelfs als 'zeer problematisch' omschreven. De commerciële snelheid overschrijdt op het wegvak tijdens de ochtendspits op geen enkel deeltracé 25 kilometer per uur. De oprit van de ovonde in Herentals zou hiervan de oorzaak zijn.

1. Welke acties zijn er intussen ondernomen op de tien geselecteerde knelpunten uit de gebiedsevaluatie? Graag een stand van zaken bij elk traject afzonderlijk.
2. Een definitieve oplossing voor de ovonde in Herentals is afhankelijk van de keuze die gemaakt zal worden voor de spoorwegovergangen aan de N123 en de N153, de twee wegen die toegang geven tot de ovonde.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Is er op korte termijn een oplossing mogelijk als de definitieve oplossing (in samenwerking met Infrabel) te lang op zich zou laten wachten?

ANTWOORD

op vraag nr. 1016 van 20 april 2016

van **MARTINE Taelman**

1. De specifieke knelpunten inzake doorstroming, die gewestwegen betreffen, werden alle met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) besproken. Met het agentschap werden de eerste afspraken gemaakt voor verder onderzoek en aanzet tot oplossing(-sconcept) en de daartoe te ondernemen stappen.
In 't kort gelden volgende analyse-elementen voor de onderscheiden knelpunten:
 - Poederleeseweg (N153):
 - o Ernstige vertragingen werden hier opgemerkt, vooral in de ochtendspits.
 - o I.k.v. module 13 zullen hier aan beide kanten van de weg vrijliggende fietspaden komen van 1,75m. De planfase hiervan is zodanig ver gevorderd dat dit niet kan worden teruggedraaid en dit zou de aangekondigde onteigeningen verder moeten uitbreiden.
 - o Op langere termijn wordt er soelaas verwacht van een mogelijke tunnel die loopt van onder het spoor tot aan de ring rond Herentals (R15). Dit is een project waar Infrabel mee betrokken is en waar zij ook budgetten voor moeten voorzien.
 - o Op korte termijn is een oplossing niet evident.
 - Rozenberg (N18-N103):
 - o Commerciële snelheid is altijd lager dan 15 km/h
 - o Centrum: doortocht is reeds aangepakt
 - o Weg wordt binnenkort overgedragen aan de gemeente
 - Molderdijk (N18):
 - o Vooral tijdens de avondspits is tussen de haltes Mol Kerk en Mol De Hutten een sterk verlaagde snelheid (< 15km/h), naar alle waarschijnlijkheid verklaard door het kruispunt Zuiderring (N71) en Molderdijk (N18) en verder met Kruisven.
 - o I.k.v. PCV wordt kruispunt met N71 en Kruisven verbreed aan de kant van Balen tot vijf rijstroken. De centrumzijde blijft op vraag van de gemeente ongewijzigd.
 - o Een nieuw V-plan wordt ook geïmplementeerd en De Lijn vraagt de mogelijkheid om te onderzoeken of hier selectieve verkeerslichtenbeïnvloeding kan worden toegepast. Deze installatie wordt ook bekeken in het kader van de "slimme verkeerslichten".
 - Herenthoutseweg met N15:
 - o Vertragingen tussen haltes Meidoornlaan en Sas hebben een vermoedelijke oorzaak bij het kruispunt Herenthoutseweg met R15.
 - o AWV onderzoekt dit kruispunt.
 - Hezewijk met Koning Boudewijnlaan en Geelseweg met R15:
 - o Tussen de haltes Herentalseweg en Industrielaan en tussen Dikberd en E.Claesstraat gaat de snelheid duidelijk achteruit tijdens de ochtendspits.
 - o Daarom zullen de kruispunten N13/R15 en N152/Hezewijk beter worden onderzocht. Bij dit laatste wordt een busdetectie expliciet bekeken voor de bussen vanaf de Hezewijk waarbij er ook aandacht moet gaan naar het eveneens aanwezige busverkeer op de Koning Boudewijnlaan.
 - Steenweg op Diest/Steenweg op Zevendonk (N19):
 - o Uit de gebiedsevaluatie Kempen volgt dat de commerciële snelheid tussen de haltes Zevendonk en Sporthal tijdens de ochtendspits slechts 23,3 km/h

bedraagt, terwijl dit tijdens daluren meer dan het dubbele is (47,9 km/h) en tijdens de avondspits (39,4 km/h) bedraagt. Tussen de haltes Zevendonk en Technische Controle is de haltes zelfs kleiner dan een derde van de snelheid (19,2 t.o.v. 62,1 km/h). Ook voorbij de brug, tussen de haltes Oprit Brug E34, Ceka en Sporthal is de snelheid 10 tot 22 km/h lager dan tijdens daluren.

- o De Lijn stelt daarom voor om op het wegvak busbanen aan te leggen. AWW verklaart zich akkoord met volgende verzoeken:
 - Een busbaan aan te leggen die begint aan de Kleine Reesdijk tot aan halte Turnhout Technische Controle. De ruimte die weggemarkeerd is wordt dan de autorijstrook, de bestaande rechtse rijstrook wordt de busbaan.
 - Een busbaan aan te leggen tussen de halte Oprit E34 en de Schorvoorstraat. Tussen de halte Oprit E34 en het kruispunt met de Everdongenlaan is dit moeilijker te realiseren. Voorbij dit kruispunt worden door AWW werken gepland die het asfalt vernieuwen en waar dus nieuwe belijning moet worden aangebracht. Vanaf hier kan de parkeerstrook dan ook worden omgevormd tot busbaan, als daarvoor de toestemming wordt verkregen van de stad Turnhout.

De knelpunten op gemeentewegen werden nog niet met de gemeenten besproken. Hierover dient De Lijn nog verdere voorbereidingen te treffen.

2. Zie antwoord op vraag 1 – knelpunt Poederleeseweg (N153).