

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 651
van **CINDY FRANSSEN**
datum: 12 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Investeringsprogramma wegen - N411 Graaf Van Landaststraat Oudenaarde (2)

In december 2018 werd een bewoner van de gewestweg N411 Graaf Van Landaststraat in Oudenaarde voor de derde maal in twee jaar tijd slachtoffer van schade aan zijn geparkeerde wagen. In de krant stelt betrokkene hierover het volgende: "De verkeerssituatie in de Graaf Van Landaststraat wordt alsmaar problematischer. Hier komt veel te veel zwaar verkeer door. We krijgen al de vrachtwagens die van de N60 komen door onze straat. Het probleem is dat de straat te smal is: als twee vrachtwagens moeten kruisen, moet één ervan op het trottoir rijden of tegen een auto knallen."

In het verleden stelde ik al verscheidene vragen over de Graaf Van Landaststraat (N411) in Oudenaarde, ook in verband met de verkeersveiligheid, de meest recente op 18 januari 2018 (nr. 436).

Al in 2010 heb ik in een schriftelijke vraag (nr. 92 van 10 oktober 2010) deze problematiek aangekaart: "Net door de hoge snelheid wordt het extra gevaarlijk voor voetgangers langs de laatste 200 meter komende van de N60 en langs de kant van de rijrichting Eine. Omdat de wegbreedte daar vernauwt rijden heel wat (vrachtwagen)chauffeurs met hun wagen of vrachtwagen op het voetpad om elkaar te kruisen." Uit het antwoord blijkt onder meer dat het wegbeeld tussen Fietelstraat richting verkeerslichten, mede door de aanwezige rijbewoning, het wegbeeld van een bebouwde kom heeft. Daarnaast wordt in het antwoord ook nog het volgende meegegeven: "Halfhoge boordstenen (zoals in de Graaf Van Landaststraat) hebben bouwtechnisch en qua vormgeving voordelen t.o.v. hoge boordstenen. Enerzijds wordt het scheidingsprincipe verkeersruimte – verblijfruimte nog steeds benadrukt, maar anderzijds zijn boordstenen overrijdbaar (bv. t.b.v. erfontsluiting). Het gevolg is een rustig straatbeeld en flexibel gebruik van de omgeving met behoudt van geleiding van de hoofdweg."

In het investeringsprogramma 2019-2021 Oost-Vlaanderen wordt in 2020 in 800.000 euro (+ 70.000 euro in reserve) voorzien voor de heraanleg met verhoogde fietspaden van de Graaf Van Landaststraat in Oudenaarde ter hoogte van km 0,0 tot km 0,8 (= kruispunt met de Fietelstraat) op de N411. Deze verhoogde fietspaden zullen op het breedste gedeelte van de Graaf Van Landaststraat een visueel versmallend effect hebben. De realisatie van dit project is gekoppeld aan het rioleringsdossier dat de stad Oudenaarde eerst moet afwerken.

De rest van de Graaf Van Landaststraat (van het kruispunt met de Fietelstraat tot aan de verkeerslichten) behoort niet tot de projectzone. Het zou daarom te overwegen zijn om

bij de aanleg van de verhoogde fietspaden ze door te trekken middels fietssuggestiestroken. Hierdoor krijgen fietsers meer ademruimte in het verkeer en zullen automobilisten meer geneigd zijn om hun snelheid aan te passen.

In een vorig antwoord (schriftelijke vraag nr. 1212 van 15 juni 2018) deelde de minister mee dat gesprekken met de stad Oudenaarde worden opgestart om deze weg over te dragen.

Ik heb de volgende vragen.

Wat betreft de verkeersveiligheid.

1. Worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid in de Graaf Van Landaststraat (deel vanaf het kruispunt met de Fietelstraat tot aan de verkeerslichten) te verhogen zodat minder geparkeerde wagens worden aangereden? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?
2. Worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid in de Graaf Van Landaststraat (deel vanaf het kruispunt met de Fietelstraat tot aan de verkeerslichten) te verhogen zodat het voetpad niet meer wordt gebruikt door elkaar kruisende vrachtwagens of tractors. Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?
3. Worden in het verlengde van de verhoogde fietspaden eveneens fietssuggestiestroken aangelegd teneinde de verkeersveiligheid te vergroten? Zo ja, is hiervoor reeds een planning met kosten uitgewerkt? Zo neen, waarom niet?
4. Worden maatregelen genomen om het zwaar verkeer deels anders te laten doorstromen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

Wat betreft de heraanleg van een gedeelte van de Graaf Van Landaststraat.

5. Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot de samenwerking met de stad Oudenaarde in het dossier van de heraanleg van een gedeelte van de Graaf Van Landaststraat? Welke timing kan gehaald worden om de rioleringswerken op de heraanleg af te stemmen?
6. Wat is de oorzaak van het verschuiven van ingeboekte middelen van 2019 naar 2020? Welke vertragende elementen zijn er nog in dit dossier, naast het wachten op de rioleringsplannen? Graag een duidelijke uiteenzetting omtrent deze situatie.
7. Kan de minister een concrete timing voor de volgende fases in dit project voorleggen? Gelieve een gedetailleerd overzicht van de te nemen stappen over te maken.

Wat betreft de eventuele overdracht van de weg.

8. Welke beleidsvisie heeft de minister op het overdragen van de betrokken weg (N411)?
9. Wat waren de conclusies tijdens de gesprekken met de betrokken diensten en stakeholders over de overdracht van de N411? Wanneer heeft dit overleg plaatsgevonden en wie was aanwezig? Graag het verslag van de vergadering.
10. Welke volgende stappen worden ondernomen in het kader van de eventuele overdracht van de N411.

ANTWOORD

op vraag nr. 651 van 12 maart 2019

van **CINDY FRANSSEN**

1. Het bedoelde weggedeelte tussen Fietelstraat en de verkeerslichten behoort niet tot de projectzone.

Er zijn ook geen maatregelen die zo maar ingevoerd kunnen worden. Zo zouden bredere parkeerstroken soelaas kunnen bieden, maar rest er dan te weinig ruimte om tweerichtingsverkeer te behouden op de N441.

Andere opties, zoals bijvoorbeeld het supprimeren van de parkeerstrook, dienen nader beschouwd te worden en dienen een draagvlak te verkrijgen.

2. Infrastructureel zou een voetpad met een niet-afgeschuinde trottoirband voertuigen kunnen weerhouden om het voetpad te gebruiken. Een nadeel is dan wel dat de toegang van het voetpad bemoeilijkt wordt (voor rolstoelen, kinderwagens, ...) en dat de erftoegangen voor auto's ook bemoeilijkt wordt.

3. Inzake fietsvoorzieningen dient beantwoord te worden aan het Vademecum fietsvoorzieningen. Hoofdstuk 3 - 3.2.1.2 Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden van maximum 50 km/uur stelt onder "Toepassingsgebied : Fietssuggestiestroken zijn geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn. Bij lage intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag gesteld worden. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2000 en 5000 pae/dag. "

Gezien de intensiteiten hoger liggen dan 5000 pae/dag zijn fietssuggestiestroken hier niet aangewezen.

4. Dit dient in samenspraak met de stad Oudenaarde besproken te worden en alternatieven dienen uitgewerkt te worden.
5. Aquafin, dat in samenwerking met de stad de rioleringsstudie dient uit te voeren, heeft mij meegedeeld dat zij de officiële opdracht in de eerste week van april zou krijgen van de bevoegde minister. Daarna kan Aquafin beginnen met de opstart van de opmaak voorontwerp/technisch plan voor de riolering. Aquafin schat de afwerking in tegen medio 2020. Daarna kan Aquafin starten met ontwerpfase van riolering. Tegen eind 2020 zouden dan beide ontwerpen met elkaar moeten afgestemd zijn.
6. De oorzaak is de nog uit te voeren rioleringsstudie. De rioleringsstudie dient immers nog opgestart zoals blijkt uit mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr 436. Gezien de pas zeer recente door Aquafin meegedeelde planning, zullen de geboekte middelen mogelijks zelfs naar 2021 moeten verschoven worden.

De rioleringsstudie is de enige vertragende factor. Deze is nodig om verdere stappen te nemen.

7.

- Eerste week april: opdragen rioleringsstudie aan Aquafin (bron Aquafin)
- Medio 2020: afwerken voorontwerp/ technisch plan door Aquafin (bron Aquafin)
- Eind 2020: onder voorbehoud afstemmen voorontwerp riolering op wegontwerp wegenis.

- Eerste helft 2021: afwerken deelprocessen zoals opmaak archeologienota, slooppopvolgingsplan, milieuhygiënisch onderzoek.
- Tweede helft 2021: indienen omgevingsvergunning en aanbesteden.
- 2022: uitvoering van de werken.

Deze timing is onder voorbehoud van de vooruitgang van het rioleringsontwerp.

8. Het is wenselijk dat de N441 op termijn zou worden overgedragen.
9. Er zijn nog geen concrete besprekingen geweest met de stad.
10. De te ondernemen stappen zullen conform de gebruikelijke procedure van de dienstorder MOW/AWV/2009/6 "Overdracht en overname van wegen" zijn.