

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 89
van **KURT DE LOOR**
datum: 25 oktober 2019

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

Leupegemstraat (N8) Oudenaarde - Luchtkwaliteit - Verkeersveiligheid

De verkeerssituatie in de Leupegemstraat (N8) is vrij complex door de opeenvolging van een rotonde, een fietsoversteek, een spoorwegovergang en een kruispunt met verkeerslichten. In combinatie met het vaak drukke verkeer en een smal wegprofiel leidt het tot een onveilige situatie voor zwakke weggebruikers.

Ook de buurtbewoners laten zich horen over de leefbaarheid in de buurt. Uit het onderzoek van Curieuzeneuzen met betrekking tot de luchtkwaliteit blijkt dat de buurt aan de verkeerslichten in de Leupegemstraat zwaar vervuild is. Buurtbewoners kaarten bovendien de onveiligheid aan, vooral voor zwakke weggebruikers en het zware verkeer dat het centrum van Leupegem via Edelareberg/Leupegemstraat te slikken krijgt.

Er gaan stemmen op om de rotonde op de N60 in Leupegem, die vaak tot verkeersproblemen leidt, in te richten als een 'turborotonde'. Dat is een speciaal vormgegeven tweestrooksrotonde waar men al voor het oprijden ervan de juiste rijstrook dient te kiezen. Op die manier worden conflicten bij het afslaan voorkomen en kan het verkeer veiliger en efficiënter doorstromen. Vooral in Nederland maken dergelijke rotondes furore.

Per dag steken zo'n zeshonderd tot duizend fietsers de N8 over in het centrum van Leupegem. In het kader van de 'missing links' aan de fietssnelweg vanuit Gent, via Oudenaarde, naar Maarkedal en Kluisbergen, werd beslist om een fietstunnel aan te leggen. De werken zouden starten in 2019, de tunnel zou in gebruik worden genomen in 2020. Tot op vandaag zijn de werken evenwel nog niet gestart.

1. Welke maatregelen zal de minister nemen om de leefbaarheid in de buurt van de Leupegemstraat te verbeteren?
2. Welke maatregelen zal de minister nemen om de verkeersveiligheid in de Leupegemstraat drastisch te verbeteren?
3. Hoe staat de minister tegenover het idee om de rotonde op de N60 ter hoogte van Leupegem in te richten als een 'turborotonde'?
4. Volgens eerdere berichten zouden de werken aan de fietstunnel onder de Leupegemstraat starten in 2019, zodat de tunnel in 2020 klaar zou zijn.
 - a) Wat is de stand van zaken in dit dossier?
 - b) Wanneer zullen de werken worden aangevat?

- c) Wanneer is het einde van de werken gepland?
- d) Het project zou 2.043.000 euro kosten (gedragen door EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), het Vlaamse Gewest, provincie Oost-Vlaanderen en stad Oudenaarde).

Is deze raming nog actueel?

- e) Is er een mogelijkheid om bij het plannen van de werken aan deze tunnel simultaan ook de verkeersveiligheid (fietspaden, voetpaden enzovoort) in de Leupegemstraat zelf aan te pakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 89 van 25 oktober 2019

van **KURT DE LOOR**

- 1-2. Door de zeer beperkte ruimte zullen lange termijnkeuzes moeten gemaakt worden om de leefbaarheid te verbeteren. Op korte termijn zijn de opties nagenoeg uitgeput. Zo werden de verkeerlichten aan Diependale nog aangepast met het oog op een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid. Hierdoor is de terugslag van de file tot op de N60 al deels opgelost. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft aan de stad Oudenaarde gevraagd om tijdens de actualisatie van het mobiliteitsplan (cfr. sneltoets) de circulatie in Leupegem verder te analyseren. Een aangepaste interne circulatie kan immers mogelijk een verbetering opleveren op vlak van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid.
3. De idee van een turborotonde dient grondig onderzocht te worden. De rotonde N8-N60 beschikt op de N60 over twee rijstroken. De N60 beschikt beiderzijds over twee toe- en afleidende rijstroken, de N8 over slechts één toe- en afleidende rijstrook. Een turborotonde zou de doorstroming op de N60 kunnen vergroten, maar de afwikkeling van het verkeer van de N8 op de rotonde inperken. Immers een turborotonde noodzaakt 2 toeleidende rijstroken op elke tak. In deze dient ook de verdere verkeerskundige context beschouwd te worden, zoals bv de spoorwegovergang en de verkeerlichten aan Diependale.
4. a) Momenteel wordt het verkeerskundig voorontwerp afgewerkt door de stad die als trekker van het dossier optreedt.
- b-c) Momenteel is er geen concrete timing voor de start van de werken beschikbaar. De start is afhankelijk van de verdere procedures en het ontwerpproces.
- d) De tunnel zal niet meer via Europese subsidies worden gefinancierd maar wel via Vlaamse subsidies. Er is nog geen bijstelling gebeurd van de raming.
- e) De mogelijkheden hiertoe zijn uiterst beperkt gelet op de beperkte beschikbare ruimte.