

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 330
van **BERT MAERTENS**
datum: 10 januari 2020

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

E403 Brugge-Roeselare - Aanpak verkeerswisselaar in Brugge en aanleg van een extra rijstrook

Het verkeer tussen Brugge en Roeselare op de E403 is de voorbije jaren exponentieel toegenomen. Er zijn steeds meer files in de beide richtingen, vooral tijdens de ochtendspits. Zowel het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) als de West-Vlaamse Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) zijn daarom vragende partij om een derde rijstrook aan te leggen tussen de twee steden. Twee mogelijke oplossingen worden daarbij gesuggereerd: een extra rijstrook of de pechstrook die gebruikt wordt als rijstrook.

Gewezen volksvertegenwoordiger Renaat Landuyt stelde in 2019 een vraag om uitleg over de mogelijke aanleg van een derde rijstrook (vraag om uitleg nr. 600 (2018-2019)). Toenmalig bevoegd minister Ben Weyts antwoordde dat het Vlaams Verkeerscentrum in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) al een studie had uitgevoerd. De studie toonde aan dat eerst en vooral het knooppunt van Brugge (waar de E40 en E403 samenkomen) moet worden aangepakt. Daarna kunnen er andere oplossingen genomen worden op de E403 tussen Brugge en Roeselare. Minister Weyts verklaarde verder dat er al een interne opdracht was gegeven aan AWV hiervoor.

1. Welke tellingen zijn er in 2018 en 2019 gebeurd om de evolutie van het toegenomen verkeer en de ongevallen in kaart te brengen op de E403 tussen Roeselare en Brugge?
Graag een geannualiseerd overzicht, met onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. Werd bij de tellingen het woon- en werkverkeer in kaart gebracht?
2. Heeft de minister al een studieopdracht in de markt gezet om de verkeerswisselaar aan te pakken? Zo ja, wat is het resultaat van deze studieopdracht? In welke middelen is er voorzien? Wat is de timing?
3. Welke optie zal er gekozen worden na de aanpak van de verkeerswisselaar? Een derde rijstrook of de inzet van de spitstrook als extra rijstrook? In welke middelen voorziet de Vlaamse Regering hiervoor? Wat is de timing? Zijn er daarbij nog andere op- en afritten die moeten aangepakt worden op de E403 tussen Brugge en Roeselare?

ANTWOORD

op vraag nr. 330 van 10 januari 2020

van **BERT MAERTENS**

1. De E403 is net zoals de overige snelwegen in Vlaanderen uitgerust met verkeerssensoren (detectielussen meetnet 'Meten in Vlaanderen') waarmee het verkeer op continue basis wordt bemeten.

In de volgende tabellen worden de gemiddelde verkeerstellingen gerapporteerd op jaarbasis voor de periode 2010 tot en met 2018 (de jaarcijfers 2019 worden momenteel nog berekend) en dit voor drie dagtypes (weekdagen, werkdagen en weekends). In tweede en derde tabel, wordt op basis van deze cijfers, de evolutie weergegeven 2018 ten opzichte van respectievelijk 2017 en 2010.

Deze gegevens, alsook nog heel wat andere, zijn publiek toegankelijk via de 'Online Verkeersindicatoren' op de website van het Verkeerscentrum (<https://www.verkeerscentrum.be/data> of <http://indicatoren.verkeerscentrum.be>). ook

A17 (E403) Brugge - Doornik		gemiddeld aantal voertuigen/dag			
	jaar	ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Brugge tot Ruddervoorde richting Doornik	2010	23 418	25 172	19 346	
	2011	23 470	25 357	19 195	
	2012	23 431	25 396	18 971	
	2013	23 607	25 629	19 089	
	2014	23 485	25 230	19 631	
	2015	26 722	28 888	21 937	
	2016	26 813	28 925	22 028	
	2017	28 399	30 850	22 891	
	2018	29 467	31 763	24 370	
van Ruddervoorde tot Torhout richting Doornik	2010	22 180	23 928	18 187	
	2011	22 709	24 542	18 530	
	2012	22 583	24 485	18 248	
	2013	22 449	24 367	18 139	
	2014	22 803	24 540	18 977	
	2015	24 736	26 704	20 393	
	2016	24 719	26 594	20 427	
	2017	26 538	28 828	21 366	
	2018	27 432	29 568	22 674	
van Torhout tot Lichtervelde richting Doornik	2010	21 043	22 691	17 263	
	2011	21 430	23 137	17 504	
	2012	21 336	23 127	17 223	
	2013	21 010	22 785	16 996	
	2014	21 624	23 304	17 904	
	2015	23 007	24 828	18 983	
	2016	22 939	24 695	18 891	
	2017	25 282	27 484	20 280	
	2018	25 700	27 724	21 181	
van Lichtervelde tot Roeselare-Beveren richting Doornik	2010	22 103	23 881	18 026	
	2011	22 522	24 397	18 209	
	2012	22 340	24 346	17 740	
	2013	22 010	24 022	17 481	
	2014	22 723	24 695	18 363	
	2015	24 298	26 404	19 634	
	2016	23 906	25 875	19 374	
	2017	25 770	28 141	20 401	
	2018	26 439	28 674	21 479	
evolutie (%) 2018 versus 2017					
		ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Brugge tot Ruddervoorde richting Doornik		4	3	6	
van Ruddervoorde tot Torhout richting Doornik		3	3	6	
van Torhout tot Lichtervelde richting Doornik		2	1	4	
van Lichtervelde tot Roeselare-Beveren richting Doornik		3	2	5	
evolutie (%) 2018 versus 2010					
		ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Brugge tot Ruddervoorde richting Doornik		26	26	26	
van Ruddervoorde tot Torhout richting Doornik		24	24	25	
van Torhout tot Lichtervelde richting Doornik		22	22	23	
van Lichtervelde tot Roeselare-Beveren richting Doornik		20	20	19	

A17 (E403) Doornik - Brugge		gemiddeld aantal voertuigen/dag			
	jaar	ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Ruddervoorde tot Brugge richting Brugge	2010	23 639	25 498	19 412	
	2011	23 473	25 334	19 295	
	2012	23 636	25 670	19 079	
	2013	23 725	25 846	19 007	
	2014	22 974	24 714	19 158	
	2015	26 966	29 297	21 831	
	2016	26 990	29 333	21 789	
	2017	28 417	31 015	22 705	
	2018	29 696	32 211	24 169	
van Torhout tot Ruddervoorde richting Brugge	2010	22 333	24 219	18 108	
	2011	22 681	24 547	18 482	
	2012	22 683	24 679	18 193	
	2013	22 486	24 512	17 958	
	2014	22 207	23 947	18 388	
	2015	25 176	27 338	20 412	
	2016	25 339	27 553	20 396	
	2017	26 581	29 025	21 189	
	2018	27 637	30 002	22 428	
van Lichtervelde tot Torhout richting Brugge	2010	21 337	23 195	17 163	
	2011	21 616	23 436	17 489	
	2012	21 609	23 567	17 188	
	2013	21 086	22 994	16 801	
	2014	21 425	23 202	17 534	
	2015	23 410	25 444	18 922	
	2016	22 539	24 464	18 152	
	2017	24 755	27 045	19 682	
	2018	25 720	27 959	20 785	
van Roeselare-Beveren tot Lichtervelde richting Brugge	2010	22 119	24 104	17 659	
	2011	22 403	24 321	18 054	
	2012	22 523	24 638	17 748	
	2013	22 476	24 701	17 611	
	2014	22 577	24 625	18 099	
	2015	24 166	26 374	19 294	
	2016	23 282	25 351	18 556	
	2017	25 569	28 018	20 149	
	2018	26 433	28 851	21 126	
evolutie (%) 2018 versus 2017					
		ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Ruddervoorde tot Brugge richting Brugge		5	4	6	
van Torhout tot Ruddervoorde richting Brugge		4	3	6	
van Lichtervelde tot Torhout richting Brugge		4	3	6	
van Roeselare-Beveren tot Lichtervelde richting Brugge		3	3	5	
evolutie (%) 2018 versus 2010					
		ma-zo	ma-vr	za-zo	
van Ruddervoorde tot Brugge richting Brugge		26	26	25	
van Torhout tot Ruddervoorde richting Brugge		24	24	24	
van Lichtervelde tot Torhout richting Brugge		21	21	21	
van Roeselare-Beveren tot Lichtervelde richting Brugge		20	20	20	

In de volgende tabellen wordt het aantal zogenaamde 'hinderongevallen' gerapporteerd op jaarbasis voor de periode 2011 tot en met 2019 en dit voor drie dagtypes (weekdagen, werkdagen en weekends). Dit betreft de ongevallen opgemerkt door of gemeld aan het Verkeerscentrum.

Deze cijfers betreffen de geaggregeerde data voor de wegdelen tussen de knooppunten Moorsele (E403xA19) en Brugge (E403xE40).

A17 (E403) Moorsele => Brugge			
aantal ongevallen per jaar			
jaar	ma-zo	ma-vr	za-zo
2011	17	14	3
2012	24	18	6
2013	40	34	6
2014	19	16	3
2015	36	31	5
2016	24	21	3
2017	28	21	7
2018	29	27	2
2019	43	31	11

A17 (E403) Brugge => Moorsele			
aantal ongevallen per jaar			
jaar	ma-zo	ma-vr	za-zo
2011	18	12	4
2012	17	13	4
2013	31	25	5
2014	32	27	5
2015	20	19	1
2016	30	22	7
2017	38	29	9
2018	26	23	3
2019	36	24	11

2. Er is nog geen studieopdracht in de markt gezet. Dit wordt in de komende weken bekeken binnen het geheel van het investeringsprogramma.
3. De afweging tussen een derde rijstrook of een spitsstrook is nog niet gemaakt. Dit wordt in de komende weken bekeken binnen het geheel van het investeringsprogramma.
De impact op de andere op- en afritten is nog niet onderzocht.