

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 729
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 2 april 2020

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

Lijst van zwarte verkeerspunten - Stand van zaken

In 2002 maakte het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een lijst op met 809 gevaarlijke punten. Deze punten werden op basis van ongevallencijfers bepaald en zouden stelselmatig worden weggewerkt. Soms waren kleine ingrepen voldoende om het zwarte punt veiliger te maken, voor andere punten zijn zwaardere infrastructurele maatregelen noodzakelijk.

In 2018 bleek dat er nog steeds 22 punten van de lijst uit 2002 niet waren aangepakt. Er werd hierover meermaals gedebatteerd in het Vlaams Parlement en de toenmalige minister van Mobiliteit Ben Weyts maakte extra middelen vrij om deze punten op korte termijn aan te pakken.

We zijn 2 jaar verder en in de praktijk blijkt dat verschillende punten nog steeds niet veiliger zijn dan 18 jaar geleden. Sommige punten kaderen in een groter project, andere zijn opgenomen in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020, maar er zijn ook punten waar het dossier muurvast lijkt te zitten.

Daarom heb ik over verschillende punten deze vragen voor de minister.

1. Zwart punt op het kruispunt van de Grote Baan (N29) met de Blanklaarstraat (N725) in Lummen.

Dit lijkt een dossier dat muurvast zit. Aan het kruispunt is nog niets gebeurd en er lijkt ook geen vooruitgang in dit dossier. De discussie zou zich situeren binnen de overdracht van de weg naar de provincie. Momenteel zijn er werken bezig aan de fietspaden in aanloop naar het kruispunt, maar de gevaarlijke situaties in aansluiting naar het zwarte punt blijven (voorlopig?) bestaan.

- a) Kan de minister aangeven wie de wegbeheerder en dus de verantwoordelijke is voor de heraanleg van dit kruispunt?
- b) In het ontwerp GIP 2020 is in 1,8 miljoen euro voorzien voor de aanpak van dit kruispunt, maar gezien de discussie over de overdracht van de weg en het ontbreken van de werken op de website van AWV zou ik graag van de minister bevestiging hebben over de timing.

Zullen de werken starten in 2020? Indien de werken aan het kruispunt niet zullen starten in 2020, kan de minister dan aangeven wat de timing zal zijn,

alsook de concrete stappen die nog moeten worden genomen om tot de werken over te gaan?

- c) Graag ook een overzicht van de redenen voor de vertraging in dit dossier.
- d) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier erg gevaarlijk.

Is er onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, zijn/worden die voorlopige maatregelen dan ook genomen en zo niet, waarom niet?

- 2. Twee zwarte punten op de Kasteletsingel (N72), op het kruispunt met de Brugstraat en met de Nijverheidsstraat in Beringen.

Het kruispunt met de Brugstraat werd intussen afgesloten van de N72 met betonblokken. Daar is de situatie dus aangepakt, al lijken de betonblokken veeleer voorlopige maatregelen. Het kruispunt met de Nijverheidsstraat, dat conflictvrij gemaakt zou moeten worden, ligt er vandaag nog steeds onveranderd bij. Intussen heeft de stad Beringen plannen opgevat om de kanaalzone en de N72 volledig herin te richten. De 2 zwarte punten zijn in deze zone gelegen. Op vraag van de stad ging een studie bureau aan de slag met deze zone. Die studie is klaar, maar werd nog niet vertaald in concrete plannen. Een totaalaanpak van de zone is natuurlijk een goeie zaak, maar ondertussen vraagt het gevaarlijke kruispunt tussen de Nijverheidsstraat en de Kasteletsingel al 18 jaar om een oplossing.

- a) In het ontwerp GIP 2020 voorziet de minister in zo'n 575.000 euro voor beide zwarte punten.

Kan de minister toelichten welke maatregelen er met deze middelen zullen worden doorgevoerd?

- b) Kan de minister aangeven waarom dit project zoveel vertraging oploopt? Graag een overzicht van de te nemen obstakels alvorens de werken daadwerkelijk kunnen starten.
 - c) Aangezien de werken nog niet gestart zijn, kan de minister een timing aangeven voor de aanpak van dit gevaarlijke punt?
 - d) Is de minister op de hoogte van de studie die door de stad Beringen werd uitgevoerd? Zal deze studie vertaald worden in concrete plannen en zo ja, kan de minister een tijdschema geven van de volgende stappen?
 - e) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier gevaarlijk.
- Is er onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, zijn/worden die maatregelen dan genomen en zo niet, waarom niet?

- 3. Zwart punt aan het kruispunt van de Pretlaan en de Kalmthoutsesteenweg in Kapellen.

De werken aan dit punt staan aangekondigd op de website van AWV voor 2020. Zowel het kruispunt van de Pretlaan en de Kalmthoutsesteenweg als de schuine overweg is in het project opgenomen. Dat is een heel goede zaak. Volgens de website van AWV starten de werken in het voorjaar van 2020 en zullen ze 4 maanden duren. Dat betekent dat het kruispunt tegen het einde van het jaar volledig heringericht zal zijn.

Kan de minister deze timing bevestigen of is deze timing intussen bijgesteld?

- 4. Zwart punt Kromstraat (N116) - Kastanjelaan in Ranst.

Ook voor deze weken is er in het ontwerp GIP 2020 in middelen voorzien. De timing zou ook hier 2020 zijn, hoewel deze werken nog niet staan aangegeven op de website van AWV.

- a) Kan de minister de timing van 2020 bevestigen of de nieuwe timing toelichten?

- b) De fietspaden op de Kromstraat (N116) zijn gevaarlijke, aanliggende fietspaden zoals ze op verschillende gewestwegen in Vlaanderen aanwezig zijn. De aanpak van de fietspaden is niet opgenomen in het ontwerp GIP 2020.

Zijn er plannen om deze fietspaden aan te pakken en zo ja, op welke termijn?

- 5. Zwart punt aan de Stoepestraat (N448) en de N49 in Assenede.

De aanpak van dit punt kadert in het grotere project rond het ombouwen van de N49/E34 naar een autosnelweg. Met verschillende bruggen over de autosnelweg worden de kruispunten veiliger gemaakt. Op de website van AWW staat te lezen dat de werken aan de brug op dit kruispunt starten in maart 2020.

Kan de minister deze timing bevestigen? Indien deze timing niet gehaald wordt, graag een aangepaste timing en de reden van vertraging.

- 6. Twee zwarte punten aan de Antwerpse Steenweg (N70) en de Drieselstraat en Orchideestraat in Gent.

De voorbereidende werken aan deze punten zijn bezig en het budget is in het ontwerp GIP 2020 ook opgenomen. Toch wordt de aanpak van deze punten nergens aangekondigd op de website van AWW.

- a) Kan de minister een concrete timing over de aanpak van deze punten geven?
- b) Kan de minister meer toelichting geven bij het concept of ontwerp voor de nieuwe inrichting van deze punten?

- 7. Zwart punt op het kruispunt van de Leopold II-laan (N47) met de Noordlaan/Mechelsesteenweg (N17) in Dendermonde.

Buiten het feit dat de lichtfase voor fietsers een beetje werd verlengd, is er op dit punt nog niets veranderd. In 2018 werd in het toenmalige GIP in 100.000 euro voorzien voor de studiefase. Toen stond ook de herinrichting van de N17 aan de Mechelsepoort in Dendermonde gepland voor 2019. In het ontwerp GIP 2020 staat er voor 1,5 miljoen euro middelen ingeschreven voor kunstwerken aan de Mechelsepoort in Dendermonde, maar concrete werken zijn nog niet aangekondigd. Begin 2019 kondigde de toenmalige minister nog aan dat de werken voor de beloofde fietstunnels (waarvan de ontwerpen al in 2016 werden goedgekeurd!) nog in 2019 zouden worden opgestart, maar dat loopt dus opnieuw vertraging op.

- a) Kan de minister aangeven waarom dit project zoveel vertraging oploopt? Graag een overzicht van de te nemen obstakels alvorens de werken daadwerkelijk kunnen starten.
- b) Aangezien de werken nog niet gestart zijn en volgens het ontwerp-GIP ook niet voorzien worden in 2020, kan de minister een timing aangeven voor de aanpak van dit gevaarlijke punt?
- c) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier erg gevaarlijk.

Is er onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, zijn/worden die maatregelen dan genomen en zo niet, waarom niet?

- 8. Zwart punt op het kruispunt van de George Wittouckstraat met de N6 in Sint-Pieters-Leeuw.

De aanpak van dit gevaarlijke punt kadert in de globale herinrichting van de N6. Voor deze heraanleg werd in het GIP uit 2018 in 7,6 miljoen euro voorzien voor de uitvoering ervan in 2020. In het ontwerp-GIP 2020 zijn deze middelen echter niet meer terug te vinden. Ook op het terrein is er nog niets aan de gevaarlijke situatie veranderd.

- a) In het GIP 2018 werden voor de doortocht van de N6 in Sint-Pieters-Leeuw middelen toegekend met volgende timing:

- 500.000 euro in 2018;
- 2,5 miljoen euro in 2019 voor onteigeningen;
- 2,5 miljoen euro in 2020 voor onteigeningen;
- 7,6 miljoen euro in 2020 voor de uitvoering.

In het ontwerp GIP van 2020 is echter niets meer van deze middelen terug te vinden.

Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is rond dit gevaarlijke punt? Op de website van AWV staat te lezen dat de uitvoering van de werken zou starten in het voorjaar van 2020.

b) Aangezien de werken nog niet gestart zijn en volgens het GIP ook niet voorzien worden in 2020, kan de minister een concrete timing geven voor de aanpak van dit gevaarlijke punt? Blijft de planning 2020-2021 behouden zoals op de website van AWV te lezen staat?

c) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier erg gevaarlijk.

Is onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, zijn/worden die maatregelen dan genomen en zo niet, waarom niet?

9. Zwart punt aan de Ringlaan (N36) en de Kortrijkse Heerweg in Deerlijk.

De oorspronkelijke aanpak van dit kruispunt bestond in het bouwen van een fietstunnel. Die tunnel ligt er vandaag niet. Enkele meters verder werd wel een voetgangers- en fietsbrug gebouwd die de aansluiting met het provinciaal domein De Gavers verbetert. Deze brug is wat dat betreft een verbetering, maar verandert niets aan de situatie van de omliggende kruispunten. Voor 2019 werd vanuit het GIP 2018 in 600.000 euro voorzien voor de aanpak van dit punt. 120.000 euro zou gaan naar fietsinvesteringen. Datzelfde project is opgenomen in het ontwerp-GIP 2020. Het lijkt dus dat het project werd uitgesteld.

a) Zijn de plannen om op dit punt een fietstunnel te bouwen van de baan? Zo ja, waarom?

b) Welke maatregelen zullen met de middelen uit het ontwerp GIP 2020 dan wel uitgevoerd worden?

c) Kan de minister een timing geven van de werken? Indien de werken nog niet zullen worden uitgevoerd in 2020, kan de minister dan ook aangeven waarom dit project zoveel vertraging oploopt? Graag een overzicht van de te nemen obstakels alvorens de werken daadwerkelijk kunnen starten.

d) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier gevaarlijk.

Is er onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, waarom werden die maatregelen de afgelopen jaren dan niet ingevoerd?

10. Zwart punt aan de Kezelberg (N32) en de Ieperstraat in Wevelgem.

In 2018 zat dit dossier volledig vast door onteigeningen. Twee jaar later lijkt er geen vooruitgang. In het ontwerp-GIP 2020 werden de middelen, die eerst in 2019 vooropgesteld waren, opgenomen. Het gaat om 850.000 euro. Dat lijkt te bevestigen dat het dossier voortdurend vooruit wordt geschoven. De voorrangregeling zou op dit kruispunt worden aangepakt volgens de historische lijst uit 2002. De middelen die in 2019 waren vooropgesteld, spreken van een verbreding van de Ieperstraat.

a) Kan de minister aangeven waarom dit punt niet in 2019 werd aangepakt zoals eerder gepland?

b) Zal het punt in 2020 wel daadwerkelijk veiliger worden gemaakt?

c) Welke maatregelen zullen worden uitgevoerd met het vooropgestelde budget?

- d) De fietspaden op de N32 zijn zoals op vele plaatsen in Vlaanderen aanliggend en gevaarlijk. De aanpak daarvan is niet opgenomen in het ontwerp GIP 2020.

Zijn er plannen binnen AWV om ook deze gevaarlijke fietspaden aan te pakken en zo ja, op welke termijn?

11. Zwart punt in Lichtervelde aan de Roeselarebaan (N32) - N35.

Deze rotonde is toe aan een volledige vernieuwing. Ook in 2002 was dat al het geval. Vandaag ligt het er nog net hetzelfde bij als toen. Het ontwerp GIP 2020 spreekt over de herinrichting van de N32 Roeselarebaan en voorziet daarvoor in 1,5 miljoen euro, maar het project situeert zich op het grondgebied Roeselare.

- a) Past de aanpak van dit punt ook in het project rond de herinrichting van de N32 waarvoor in het ontwerp GIP 2020 middelen werden vooropgesteld?

Zo neen, wat is de timing voor de aanpak van dit punt?

- b) Hoe komt het dat de aanpak van dit punt zoveel vertraging oploopt? Graag een overzicht van de te nemen obstakels die de plannen vertragen.

12. Twee zwarte punten op de Natiënlaan (N49) in Knokke-Heist, namelijk op het kruispunt met de Kalvekeetdijk (N349).

Conflictvrije verkeerslichten zouden de situatie moeten verbeteren, maar die zijn vandaag nog steeds niet gerealiseerd. In 2018 werd in het GIP in 7,3 miljoen euro voorzien voor werken op de N49. Daarna verdween het project uit de investeringsprogramma's.

Vandaag zou er sprake zijn van een rotonde op dit kruispunt met fietstunnels om de situatie conflictvrij te maken. Deze werken starten volgens de website van AVW in 2020, maar staan niet in het GIP 2020.

- a) Kan de minister bevestigen dat de uitvoering van dit project effectief start in 2020?

- b) Kan de minister toelichting geven waarom het project niet meer is opgenomen in het ontwerp-GIP 2020?

- c) Indien het project vertraging zou oplopen, graag een overzicht van de te nemen obstakels alvorens de werken daadwerkelijk kunnen starten.

- d) De situatie voor fietsers en voetgangers is hier gevaarlijk.

Is er onderzocht of voorlopige maatregelen mogelijk zijn? Zo ja, zijn/worden die maatregelen dan genomen en zo niet, waarom niet?

13. Het ontwerp-GIP 2020 biedt enkel een blik op de planning voor dit jaar. In het verleden werd gewerkt met een doorkijk naar de komende 3 jaar.

Zal de minister ook een (indicatief) meerjarig investeringsprogramma voorleggen? Zo ja, wanneer mogen we dat verwachten?

ANTWOORD

op vraag nr. 729 van 2 april 2020

VAN BJÖRN RZOSKA

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) tracht steeds de onderstaande timingen te halen. De huidige corona-maatregelen kunnen echter voor vertragingen zorgen.

1.
 - a) AWV is wegbeheerder en dus verantwoordelijk voor de heraanleg van het kruispunt.
 - b) Het programma geeft aan in welk jaar de werken gepland staan om in aanbesteding te brengen, en is m.a.w. niet het jaar van aanvang van de werken. Momenteel is gepland om het project in het najaar van 2020 naar publicatie voor aanbesteding te brengen, de uitvoering van de werken zal waarschijnlijk in 2021 opstarten en is tevens in functie van het verloop van de onteigeningen. Dat laatste proces ligt momenteel stil omdat er geen onderhandelingen met de eigenaars kunnen plaatsvinden sedert de aanvang van de coronacrisis. De toelichting aan de eigenaars stond in de tweede helft van maart 2020 op de planning. Uiteraard wordt dit proces zo snel mogelijk terug opgenomen.
 - c) Het dossier bleek complexer dan gedacht. Vooral de omvang van het project zorgde voor vertraging aangezien er daardoor een aantal extra knelpunten ontstonden omtrent verwervingen, rioleringen, afstemming, ... Op dit ogenblik wordt het project ook afgestemd met de fietspadprojecten van de gemeente Lummen in de buurt.
 - d) In mei 2019 werden in afwachting van de grote herinrichting aanpassingen doorgevoerd aan de bestaande verkeerslichten. Als quick win wordt nu tak per tak groen gegeven om de conflicten met overstekende zwakke weggebruikers te verminderen. Dit heeft natuurlijk invloed op de globale afwikkeling van het kruispunt tot de grootschalige oplossing is gerealiseerd.
2.
 - a) Beide gevaarlijke punten zijn opgenomen in het masterplan van de stad Beringen. Er zal onderzocht worden of in een eerste fase van dat masterplan het kruispunt Nijverheidsstraat conflictvrij kan gemaakt worden conform de nieuwe vormgeving die het masterplan voorziet voor dit kruispunt. Het kruispunt met de Brugstraat zal worden gesupprimeerd en er wordt een fiets- en voetgangersoversteek voorzien.
 - b) Er zijn reeds verschillende ontwerpen geweest maar elk van deze had knelpunten. In de vorige procedure van het mobiliteitsconvenant heeft de externe auditor gevraagd aan de stad om eerst een visie te ontwerpen voor deze zone. Dit werd ook doorkruist door het project van het verhogen van de brug over het Albertkanaal. De studie van de stad Beringen is nu in de eindfase. Vervolgens zal AWV op basis van deze studie ontwerpplannen laten opmaken.
 - c) Het is moeilijk om vandaag een timing naar voor te schuiven aangezien de concrete ontwerpstudie op basis van het masterplan nog moet starten en de totale omvorming van de Kasteletsingel een grote investering vergt.
 - d) AWV is op de hoogte van de studie. Eenmaal de studie afgerond is, zal AWV ontwerpplannen laten maken. Een tijdschema is vandaag moeilijk te geven in afwachting van de effectieve resultaten van de studie en oplossing die uiteindelijk aangereikt zal worden.

- e) Het masterplan voorziet een geïntegreerd concept met aandacht voor alle modi. Er werd gekozen om de uit te werken maatregelen met het meeste impact op de fietser en voetganger als eerste fase te voorzien. Daarom wordt als eerste fase uit het masterplan het kruispunt met de Nijverheidsstraat uitgewerkt.
3. Moeizame onteigeningen hebben het project vertraagd. Nu dit proces rond is, zullen de werken zo snel mogelijk opstarten. Een eerste stap is het aanvragen van een omgevingsvergunning en het bijhorende openbaar onderzoek. Dit onderzoek gaat van start na het opheffen van de maatregelen omtrent het coronavirus.

Dit voorjaar zal het project aanbesteed worden. Na de zomer kunnen de nutsmaatschappijen van start gaan met het verplaatsen van leidingen. Begin 2021 begint de eigenlijke heraanleg van het kruispunt. Die werken zullen ongeveer 4 maanden duren. Eens de aanpak en fasering van de werken in detail duidelijk is, zal AWV hierover nog uitgebreid communiceren.

4. a) Momenteel zijn alle noodzakelijke onteigeningen aan de Kromstraat, op twee dossiers na, afgerond. Wat betreft de planning, heeft AWV de intentie om nog voor de zomer 2020 de aanvraag voor omgevingsvergunning in te dienen. In het najaar 2020 zouden de nutsmaatschappijen starten met het verleggen van de nutsleidingen. Aansluitend zal AWV de rijbaan met vrijliggende fietspaden heraanleggen. De doorlooptijd van deze werken staat gepland van nu tot 2023.
- b) De rijbaan wordt heraangelegd met vrijliggende fietspaden zoals uiteengezet in deelvraag a). De fietspaden worden derhalve samen aangepakt met het wegwerken van het gevaarlijke punt.
5. De aanvang van de werken waren tot begin januari inderdaad gepland in maart 2020. Ondertussen is de communicatie op de website aangepast. De timing is immers niet meer haalbaar, aangezien er nog geen omgevingsvergunning werd bekomen. Een nieuwe aanvraag wordt ingediend in de loop van mei 2020. Op de website zal de stand van zaken steeds geactualiseerd worden en er zal vooraf een infomoment georganiseerd worden voor de omwonenden en ondernemers.
6. a) Het is de bedoeling om in de komende maanden de aanvraag voor de omgevingsvergunning in te dienen. Dit jaar zullen ook nog de resterende onteigeningen worden uitgevoerd. Mogelijks zullen de nutsmaatschappijen dit jaar al starten met de noodzakelijke verplaatsing van nutsleidingen. Het is de bedoeling om dit jaar de werken aan te besteden, zodat de eigenlijke herinrichtingswerken van de kruispunten in de loop van 2021 kunnen van start gaan.
- b) De beide kruispunten worden opnieuw verkeerslichtengeregelde kruispunten, maar met een volledige heraanleg, waarbij de kruispuntvlakken kleiner worden gemaakt door de zijtakken van de N70 tegenover elkaar te positioneren, wat nu niet het geval is. Zo wordt op het westelijke kruispunt met de Orchideestraat de aansluiting van de Groenstraat meer oostwaarts gebracht, en wordt op het oostelijke kruispunt met de Drieselstraat de op- en afrit van de R4 richting Merelbeke verschoven in westelijke richting.

Op de N70 wordt ten westen, ten oosten en tussen de twee kruispunten een niet overrijdbare middenberm aangelegd.

Er wordt voor gezorgd dat er geen uitritten van private percelen meer op het kruispuntvlak uitkomen.

Voor beide kruispunten wordt een fase van 'vierkant groen' voor de fietsers

ingevoerd.

Op het kruispunt met de Orchideestraat en Groenstraat wordt ook een conflictvrije linksaf op de N70 ingericht.

Aan de kruispunten en ook op het wegvak tussen de twee kruispunten worden de fietspaden vrijliggend aangelegd. Ook de voetgangers- en bushalte-infrastructuur wordt vernieuwd.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met de latere heraanleg van de Orchideestraat en de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden langs die weg.

7. a) In 2016 werd inderdaad het voorontwerp goedgekeurd. Niettemin dienden daarna nog een hele reeks stappen voltooid te worden (opmaak definitief ontwerp, opmaak ministerieel besluit voor de onteigeningen, omgevingsvergunning en de opmaak van een technisch uitvoeringsdossier). U kunt hieronder volgend overzicht terugvinden:
 - definitief grondplan: klaar
 - ministerieel besluit voor de onteigeningen: klaar
 - onteigeningen: lopende procedure
 - omgevingsvergunning: in opmaak
 - uitvoeringsdossier: in opmaak
 - b) De aanbesteding is voorzien om te laten doorgaan in 2020. De uitvoering dient echter afgestemd te worden op de uitvoering van andere werven om in kader van 'minder hinder' de doorstroming enigszins te kunnen blijven garanderen. In dat opzicht dient eerst een andere AWV-werf (N47 Zeelsebaan) afgewerkt te zijn, vooraleer ook het kruispunt Mechelsepoort aangevat kan worden. Het is de bedoeling deze werf terug op te starten dit voorjaar (nadat ook deze werf stilgelegd werd na afkondiging van de federale maatregelen n.a.v. het corona-virus). Vanuit dat opzicht (uitvoeringstermijn werken N47 Zeelsebaan) kunnen de werken aan de Mechelsepoort aangevat worden ten vroegste in het najaar van 2021.
 - c) In de huidige verkeerslichtenregeling van Mechelsepoort zijn alle linksafbewegingen reeds conflictvrij. Bij 2 van de 4 voetgangers- en fietsoversteken is er nog een deelconflict met rechtsafslaand verkeer.

Door deze 2 deelconflicten uit de verkeerslichtenregeling te verwijderen, zouden de wachtrijen langer worden, met een belangrijke impact op de reistijden van De Lijn. Dit is enkel uitvoerbaar indien de bekabeling van het kruispunt vernieuwd wordt (de huidige bekabeling heeft onvoldoende capaciteit). Deze investering is niet opportuun met de komende heraanleg.
8. a) Het gevaarlijk punt N6 Bergensesteenweg met de Georges Wittouckstraat maakt geen deel uit van de globale herinrichting van de doortocht van de N6 Bergensteenweg in Sint-Pieters-Leeuw. Voor de herinrichting van dit gevaarlijk punt staat de aannemer, aangesteld door AWV, klaar om aan de uitvoering te starten. Zodra er een akkoord is over een noodzakelijke herberekening van de riolering omwille van nieuwe richtlijnen, zal de werf meteen opgestart worden.
 - b) De werken voor de herinrichting van het gevaarlijk punt N6 Bergensesteenweg met de Georges Wittouckstraat zullen zodra mogelijk dit jaar nog starten.
 - c) Gezien de werken aan het gevaarlijke punt dit jaar starten is het niet meer opportuun tijdelijke maatregelen te onderzoeken en uit te werken.
9. a) In de gemeenteraadsbeslissing van 29 maart 2012 werd geopteerd voor een veilig

ingericht kruispunt met verkeerslichten in de overtuiging dat een goed ingericht kruispunt met verkeerslichten even veilig kan zijn als een tunnel.

- b) De voorgestelde maatregelen ter hoogte van het kruispunt met de N36/ Kortrijkse Heerweg zijn:
- Conflictvrije verkeerslichten regeling voor links afslaande bewegingen en voor fietsers en voetgangers die de N36 dwarsen.
 - Verlenging van de linksafstrook op de N36;
 - Vernieuwing van de wegenis met aanleg van geluidsarme asfalt;
 - Busbeïnvloeding voor betere doorstroming van het openbaar vervoer.
- c) De werken werden uitgesteld, omdat er voor het herwerkte ontwerp een omgevingsvergunningsprocedure nodig is. In kader van de omgevingsvergunning dienen de plannen te worden aangepast met bijhorende indieningsnota. Daarnaast dienden de vooronderzoeken van archeologienota, sloopopvolgingsplan en een actualisatie van het milieu-hygiënisch onderzoek te gebeuren. Dat alles heeft de nodige tijd gevraagd. Een concrete timing kan nog niet worden gegeven. Er is voor de realisatie van dit project nog een omgevingsvergunning nodig en een aanbestedingsprocedure te doorlopen.
- d) Er werd een aanpassing gedaan voor de fietsers. Zo werd de tijd tussen het einde van het groen licht voor de fietser en het verkrijgen van groen licht voor de auto's verlengd. Zo hebben de fietsers meer tijd om veilig het kruispunt over te steken.
10. a) Er zijn voor de realisatie van dit project nog onteigeningen nodig. Zolang de procedure van onteigeningen, de procedure van de omgevingsvergunning en de aanbestedingsprocedure niet zijn afgerond, kunnen de werken niet opstarten.
- b) Het is niet mogelijk in 2020 dit kruispunt in te richten.
- c) De voorgestelde maatregelen ter hoogte van het kruispunt N32/N32d zijn:
- aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel;
 - vernieuwing van het wegdek;
 - de aanleg van fietspaden conform het fietsvademecum;
 - een bredere aansluiting van de N32d Ieperstraat op de N32
 - 3-kleurige verkeerslichten: Het V-plan zal worden opgemaakt volgens het actieplan verkeerslichten en zal bijgevolg zo maximaal mogelijk conflictvrij worden gemaakt.
- d) Er zijn nog geen concrete plannen voor de aanleg van fietspaden op de N32 uitgezonderd het kruispunt N32/N32d.
- De streefbeeldstudie van de N32 vanaf de ring van Roeselare (R32) tot aan het open afrittencomplex A19 te Menen kan beschouwd worden als een goedgekeurde startnota voor de herinrichting van de N32.
- In deze streefbeeldstudie is de herinrichting van de N32 met vademecum conforme fietspaden voorzien.
- Voor het traject zijn er al verschillende projectnota's opgemaakt en zullen er nog projectnota's opgemaakt worden voor de overige wegsegmenten.
11. a) Ja. Het project "Herinrichting N32 Roeselarebaan" op het geïntegreerd investeringsplan (GIP) van 2020 ligt op grondgebied Lichtervelde en is voorzien voor de aanpak van het gevaarlijk punt. Het project is vorig jaar aanbesteed. Het dossier werd gecombineerd met een Aquafin-project zodat de werken optimaal op elkaar

kunnen worden afgestemd en de hinder zoveel mogelijk beperkt kan worden. Aquafin heeft het dossier aanbesteed.

Het dossier zal binnenkort aan de aannemer gegund worden, dan wordt in overleg afgesproken wanneer de werken kunnen starten.

- b) De afstemming met de werken van Aquafin (bufferbekken) en de vergunningsprocedures hebben het dossier wat vertraagd.
Op vandaag zijn echter alle procedures afgerond (onteigeningen, vergunning en aanbestedingsprocedure) en kunnen de werken in de loop van dit jaar opgestart worden.
12. a) De opdracht werd in 2019 aanbesteed. De effectieve werkzaamheden zullen aanvangen in 2020. De opdrachtnemer is momenteel bezig met zijn voorbereidende studies cfr. de termijnen afgesproken in de opdrachtdocumenten. Deze voorbereidingen zijn essentieel om de effectieve uitvoering op een vlotte en veilige manier te laten plaatsvinden.
- b) Zoals in deelvraag a vermeld is de opdracht al aanbesteed in 2019.
 - c) De obstakels zijn degene die algemeen voorkomen bij de uitvoering van dergelijke kunstwerken. Een korte opsomming voor dit specifiek geval: de afstemming van de fasering en omleiding in kader van minder hinder, het voorafgaand onderzoek naar conflicten tussen ondergrondse leidingen en de te realiseren beschoeiing (soilmix), de opmaak van de berekeningsnota's en detailplannen (betonplannen, wapeningsplannen, ...), aanvraag bemalingsvergunning, ..
 - d) Voorlopige maatregelen waren in dit geval niet mogelijk. Enkel een ingrijpende aanpassing aan de infrastructuur kan een oplossing bieden. Er werd door het agentschap dan ook optimaal gewerkt naar deze oplossing en niet meer geïnvesteerd in kleine aanpassingen.
13. Het investeringsprogramma voor 2020 is rond en wordt eerstdaags gecommuniceerd. Er wordt in de komende maanden verdergewerkt aan een meerjarig investeringsprogramma dat na de begrotingsbesprekingen 2021 ook gecommuniceerd zal worden.