

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 489
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 7 januari 2021

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

Drongen en omgeving - Verkeersveiligheid

Het project R4 West en Oost moet de bereikbaarheid en leefbaarheid rond de R4 verbeteren en veiliger maken. Op heel wat plaatsen wordt in veilige fietsverbindingen en oversteekplaatsen voorzien. De zones die worden aangepakt situeren zich rond Gent, Evergem, Zelzate en Wachtebeke.

Tussen Drongen en Gent is er echter ook werk aan de winkel. Om van Drongen richting de Watersportbaan in Gent te fietsen, moet men ofwel ver omrijden ofwel verschillende levensgevaarlijke punten trotseren. In het korte stukje rond de oversteek van de Ringvaart zijn er maar liefst 13 gevaarlijke oversteekplaatsen:

- 4 oversteekplaatsen op de N466 in de richting van Gent aan de op- en afritten met de R4;
- 4 oversteekplaatsen op de N466 in de richting van Drongen aan de op- en afritten met de R4;
- oversteekplaats aan de Paddelstraat in het verlengde van de afslag van de R4 richting de Drongensesteenweg;
- oversteekplaatsen aan de op- en afslag van de Binnenring Drongen (R4) richting de Drongensesteenweg (N466);
- oversteekplaatsen rond de op- en afslag aan de Binnenring Drongen (R4) richting de Zuiderlaan en de Westerlaan;
- oversteekplaats aan de Noorderlaan-Westerlaan;
- oversteekplaats op de Westerlaan.

Een van de punten (Drongensesteenweg-Paddelstraat) staat sinds dit jaar als nieuw punt op de dynamische lijst gevaarlijke punten. Hoe de situatie verbeterd kan worden, wordt onderzocht.

Toch bestaat er ook een mogelijkheid om al die punten in één keer veiliger te maken met een fiets- en voetgangersbrug over de R4 en de Ringvaart, zoals dat ook aan andere delen van de R4 (in het project R4 West en Oost) gepland staat. Dat is natuurlijk een langere termijnoplossing, maar wel een die in het kader van het fietsveiliger maken van de omgeving van de R4 het onderzoeken waard is. De brug zou vanuit het centrum van Drongen over de Ringvaart naar de Watersportbaan en de N466 kunnen lopen, met aftakkingen naar de Noorderlaan en de Zuiderlaan. Een ingrijpende maatregel, maar met positieve gevolgen voor de fietsers die nu hun leven wagen op bovenvermelde 13 punten.

Een tweede locatie in Drongen waar de fietsveiligheid onvoldoende is, is rond de rotonde tussen Gent en Deinze, tussen de N466, de Koninginnenlaan en de Mariakerksesteenweg. Dit ronde punt als fietser nemen, betekent 10 kruispunten kort op elkaar oversteken op wegen waar zwaar vrachtverkeer tussen de R4 en het industrieterrein in Baarle weeldig vertoeft. Tijdens de spits komen zowel autobestuurders als fietsers ogen te kort om hier veilig over te steken, ten dele omdat de kruising met de Deinsesteenweg telkens een dubbele rijstrook omvat, waardoor auto's het zicht op fietsers en voetgangers verhinderen. Ook hier is een structurele oplossing aangewezen. Een fietstunnel iets verder door onder de N466 tussen de Luchterenkerkweg en de Rondehuisjesdreef zou een enorme vooruitgang kunnen bieden. De tunnel zou vlotte en veilige schoolverbindingen voor de wijken aan weerskanten van de N466 betekenen. De oudercomités van de Drongense basisscholen zijn daar bovendien ook vragende partij voor, zoals blijkt op de Facebookpagina van 'Drongen trekt aan de bel', een actiegroep opgericht door die oudercomités.

Daarnaast kan de druk op de Deinsesteenweg zelf ook verlaagd worden door het verkeer dat naar de E40 wil, en het bestemmingsverkeer dat naar het industriepark in Baarle en Deinze wil, te sturen via de Pégoudlaan/Flanders Expo. Het (vracht)vervoer naar de E40, het industriepark in Baarle of Deinze via die weg sturen, zou de luchtkwaliteit ten goede komen voor de omwonenden, en de verkeersdruk door Drongen gevoelig verlagen.

Met de voorgestelde brug en tunnel zouden dagelijks honderden fietsers in Drongen zelf, en tussen Drongen en Gent op een veilige en aangename manier op hun bestemming kunnen geraken.

Wetende dat ik hier grote projecten voorstel, heb ik volgende vragen daarover aan de minister.

1. Op welke termijn zou een geschikte oplossing voor het gevaarlijke punt op de dynamische lijst uitgedacht worden? Welke termijn ziet de minister voor de effectieve realisatie van het veiliger maken van dit punt?
2. Hoe kijkt de minister naar de structurele oplossing om ook hier een fietsbrug over de R4 en Ringvaart aan te leggen? Overweegt de minister om die denkpiste te onderzoeken in het kader van het punt op de dynamische lijst gevaarlijke punten?
3. Indien de minister van mening is dat een fietsbrug geen zinvolle denkpiste is, kan de minister dan voor elk van de 13 gevaarlijke punten aangeven:
 - a) hoeveel ongevallen er de afgelopen jaren op deze punten gebeurden (graag per jaar, voor elk kruispunt, over een periode van 2015-2020);
 - b) welke maatregelen de minister wil ondernemen om elk van deze punten veiliger te maken voor fietsers, graag met concrete timing;
 - c) indien er geen maatregelen gepland zijn, op welke manier kunnen de bewoners van Gent en Drongen de problematiek van de onveilige fietsoversteekplaatsen die zij ervaren dan aankaarten?
4. Welke maatregelen is de minister van plan te nemen aan de rotonde in Drongen waar fietsers 10 keer moeten oversteken?
5. Overweegt de minister om het voorstel van de fietstunnel te onderzoeken en zo ja, op welke termijn?
6. Op welke manier lijkt het de minister haalbaar om de verbinding naar de E40, en voor het bestemmingsverkeer voor het industriepark en Deinze te weerhouden van die rotonde?

7. Is de minister van plan om ook voor deze kant van de R4 een globale aanpak uit te werken, zoals dat voor R4 West en Oost is gebeurd? Zo ja, op welke termijn ziet de minister dat dan mogelijk? Zo niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 489 van 7 januari 2021

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zoekt naar een oplossing die voor alle partijen aanvaardbaar is. Het heeft meerdere oplossingsvoorstellen opgemaakt, en zo ook een voorstel waarbij de logische netwerkhierarchie wordt gevolgd voor de aantakking van wegen, en waarbij de Paddelstraat (een lokale weg) niet langer aantakt op de op-en afrit van de primaire hoofdweg R4.

Een volledige heraanleg van het complex met de aanleg van ongelijkvloerse fietskruisingen voor de fietsers zal nooit alle conflicten oplossen, maar zal in de eerste plaats de conflicten tussen de fietssnelwegen langs de R4 en de op- en afritten van de R4 moeten wegnemen. Er zullen toch mogelijke conflictpunten overblijven: ooit moeten de fietspaden immers aansluiten op de fietspaden die op maaiveld liggen langs de wegenis.

2. De bouw van een fietsbrug over de Ringvaart en R4 zal niet meteen een oplossing bieden voor alle genoemde conflictpunten die zich op alle verschillende wegen in de omgeving bevinden, en mogelijks ook niet voor het punt op de lijst van de dynamische gevaarlijke punten, aangezien dit conflictpunt zich bevindt op de aantakking van meerdere wegen en meerdere fietspaden van de verschillende fietsnetwerken, die door een fietsbrug over de Ringvaart en de binnen- en buitenring niet allemaal ongelijkvloers kunnen gebracht worden. Er zullen ook met de aanleg van een fietsbrug steeds gelijkvloerse oversteken voor fietsers overblijven die mogelijks conflicten kunnen geven.

Er is nog geen studie gestart naar een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart.

3. a. Letselongevallen 2015-2018 (2019-2020 nog niet beschikbaar)

- de 4 oversteekplaatsen op de N466 in de richting van Gent aan de op- en afritten met de R4;

richting Gent	2015	2016	2017	2018
oversteek 1	1	0	0	0
oversteek 2	0	0	0	0
oversteek 3	0	3 (waarvan 1 middenberm*)	1 (waarvan 1 middenberm*)	1 (middenberm *)
oversteek 4	0	0	0	0

*Er werd besloten de middenberm te sluiten.

- de 4 oversteekplaatsen op de N466 in de richting van Drongen aan de op- en afritten met de R4;

richting Drongen	2015	2016	2017	2018
oversteek 1	0	0	0	0
oversteek 2	0	0	0	0
oversteek 3	0	0	0	0
oversteek 4	0	0	0	0

- de oversteekplaats aan de Paddelstraat in het verlengde van de afslag van de R4 richting de Drongensesteenweg;

	2015	2016	2017	2018
	1	0	1	0

- de oversteekplaatsen aan de op- en afslag van de Binnenring Drongen (R4) richting de Drongensesteenweg (N466);

	2015	2016	2017	2018
	0	1	0	1

- de oversteekplaatsen rond de op- en afslag aan de Binnenring Drongen (R4) richting de Zuiderlaan en de Westerlaan;

	2015	2016	2017	2018
	0	0	0	1

- oversteekplaats aan de Noorderlaan-Westerlaan, stad Gent is wegbeheerder
 - oversteekplaats op de Westerlaan, stad Gent is wegbeheerder
- b. De dertien genoemde oversteken zijn niet alle als gevaarlijke punt opgenomen in de lijst van de gevaarlijke punten. Bij de (her)inrichting van nieuwe weg en fietspaden wordt zoveel mogelijk het fietsvademecum gevolgd.
- c. Burgers en bewoners kunnen terecht op het meldpunt van AWV, <https://meldpuntwegen.be/>.
4. De fietser die de hele rotonde met 6 takken rond rijdt, moet inderdaad 10 keer oversteken. De fietspaden zijn aan de rotonde wel al vrijliggend, maar de fietsoversteken gebeuren heden in de voorrang.

De veiligste oplossing voor de fietser die een rotonde moet passeren, is via vrijliggende fietspaden en uit de voorrang. Dat is de oplossing die standaard in het vademecum staat voor fietsinfrastructuur aan rotondes.

De langetermijnoplossing voor deze verkeersknoop is de aanleg van een tunnel voor het doorgaande verkeer, en een rotonde op maaiveld voor het lokale en

bestemmingsverkeer. Op die manier zullen de fietsers ook nog een rotonde moeten passeren, zij het een rotonde met telkens 1 rijstrook per rijrichting op alle 6 takken. De studie en de ombouw van dit knooppunt staan momenteel nog niet op de planning van het Vlaamse gewest.

5. De bouw van een fietstunnel zou een hypotheek leggen op de mogelijke opbouw van de N466, omdat er een autotunnel voorzien is voor doorgaand verkeer onder de rotonde aan de Mariakerksesteenweg en omdat de weg nog niet terug op maaiveld zal liggen ter hoogte van de Luchterenkerkweg en de Rondehuisjesdreef.

De suggesties die worden gedaan zullen wel worden meegenomen en getoetst in de latere studie voor de ombouw van de N466.

6. Aangezien de N466 aantakt op de E40 ter hoogte van het complex Drongen, en aangezien er voor dat complex gezocht wordt naar een heraanleg van het complex met opnieuw een aantakking van de N466, kan niet vermeden worden dat de weg een belangrijke functie zal blijven behouden voor de ontsluiting van Gent en de bedrijvensites in de omgeving. De ontsluiting naar Gent vanaf de E40 via de B402-de Pégoudlaan, heeft ook een zeer belangrijke functie en wordt ook intensief gebruikt, maar kan niet ingezet worden om de functie van het huidige complex te Drongen en de N466 over te nemen. Daarvoor is onvoldoende capaciteit, en dat staat ook niet in het mobiliteitsplan dat de Stad Gent heeft opgemaakt voor de toegangswegen naar Gent. Zo werd de N466 als één van de drie (hoofd)invalswegen naar Gent geselecteerd, zijnde de westelijke invalsweg geselecteerd voor de verbinding E40-R4-R40. Daarenboven werd de N466 door de stad Gent als vrachtroute geselecteerd: als hoofdvrachtroute tussen de E40 en de R4, en als vrachtroute type 1 tussen de R4 en de R40. Recent werd er wel op de N466 een nieuwe verkeerslichtenregeling geplaatst op het kruispunt met de Raapstraat en de Ernest Solvynsdreef, om een veilige oversteek te geven voor de weggebruikers, en in het bijzonder voor de fietsers die van Gent naar Baarle (en omgekeerd) willen rijden via de Ernest Solvynsdreef.
7. De R4 binnen- en buitenring ten zuidwesten van Gent zijn al aangelegd volgens de gewenste principes: de R4 beschikt er over twee rijstroken per rijrichting, er zijn geen lichtengeregelde aansluitingen of geen gelijkvloerse kruisingen meer, en het aantal aansluitingen is beperkt. Weliswaar zijn de oversteeken met de fietssnelwegen langs de R4 op dit moment nog gelijkvloers. Ten behoeve van het upgraden en beveiligen van de fietssnelwegen langs de R4 zal het ongelijkvloers maken van de fietsoversteeken een grote verbetering opleveren. De aanpak zal gefaseerd gebeuren, per locatie zal moeten gezocht worden naar de best passende oplossing, in functie van de beschikbare ruimte. Bij de recent geopende oprit van de N60 naar de R4-buitenring werd reeds gezorgd voor een ongelijkvloerse fietskruising. Momenteel wordt onderzocht hoe de fietsoversteek aan de afrit van de R4-binnenring naar de N60 richting Gent conflictvrij kan gemaakt worden.