

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 911
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 23 maart 2021

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

Mechelse Poort Dendermonde - Heraanleg kruispunt

Het kruispunt aan de Mechelse Poort in Dendermonde staat al jaren bekend als een gevaarlijk (zwart) punt. Het is dan ook goed dat de heraanleg eindelijk concreet wordt.

Half februari 2021 werd het openbaar onderzoek afgerond. Hierop werden verschillende bezwaren ingediend. Zo is de lokale fietsersbond van mening dat tijdens het openbaar onderzoek niet de reële plannen voorlagen. Vooral het tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Martelarenlaan dat op het openbaar onderzoek nog voorgesteld werd, maar intussen naar een enkelrichtingsfietspad werd gewijzigd, is geen detail. Ook de onduidelijkheid over de realisatie van het gemengd verkeer tussen voetgangers en fietsers in de geplande tunnels roept nog heel wat vragen op.

Doordat het project al een lange voorgeschiedenis kent, zijn de plannen die voorlagen ook niet aangepast aan de laatste inzichten en ambities. De basis voor de plannen zou zich situeren in 2015. Recente tellingen van het aantal fietsers en voetgangers zou daarom aangewezen zijn, maar in het openbaar onderzoek zijn enkel recente tellingen van autobewegingen terug te vinden. Aangezien het kruispunt zich op een functionele fietsroute bevindt, zou men mogen verwachten dat het de ambitie is om dat punt af te stemmen op de huidige situatie én de ambitie om nog meer mensen te doen fietsen.

1. Kan de minister een overzicht geven van de wijzigingen die werden doorgevoerd voor het dossier in openbaar onderzoek ging en toelichten in welke mate die duidelijk waren voor de burgers tijdens het openbaar onderzoek?
2. Welke communicatie-afspraken werden gemaakt om alle stakeholders en inwoners op de hoogte te brengen van de plannen?
3. Hoeveel bezwaren werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek? Kan de minister ook een overzicht geven van de voornaamste procedurele en inhoudelijke bezwaren die werden gemaakt?
4. Waarom werd pas helemaal op het einde van het traject onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan de kant van de Martelarenlaan? Waarom is het niet mogelijk om een dubbelrichtingsfietspad aan de kant van de Martelarenlaan te behouden? Welke oplossingen werden onderzocht om dat onderdeel van de plannen alsnog te realiseren? Met wie (stakeholders, kwaliteitsauditeur, ...) werden deze wijzigingen afgetoetst?

5. Hoe zal het gemengd verkeer in de nieuwe fiets- en voetgangerstunnels concreet georganiseerd worden? Graag een overzicht per tunnel van de concrete invulling, de lengte en breedte en de hellingsgraad van de tunnel.

6. De aanbevolen afmetingen uit het fietsvademecum moeten het absolute minimum zijn. Zeker als men de ambitie heeft om meer fietsers aan te trekken, zijn deze afmetingen niet ruim gerekend.

Gelet op de ligging van het punt op een functionele fietsroute, kan de minister garanderen dat de afmetingen van het fietsvademecum op elke plek van het kruispunt maximaal zijn ingepland? Overweegt ze om hier ruimer in te gaan en waar het enigszins kan de fietsers (en voetgangers) nog meer ruimte te geven?

7. Op basis van welke tellingen is de breedte van de fietspaden en voetpaden bepaald? Van wanneer dateren deze tellingen en op welk moment zijn ze concreet uitgevoerd?

8. Op welke manier wordt de toegankelijkheid van de heraanleg verzekerd (mindermobielen, rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, ...)? Hoe wordt tegemoetgekomen aan de omloopfactor voor voetgangers?

9. Bij het inrichten van fietstunnels staan in het Vademecum Fietsvoorzieningen enkele passages over 'sociale veiligheid' in tunnels.

Voldoet de tunnel onder de Martelarenlaan aan deze criteria? Welke maatregelen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) genomen zodat deze tunnel toch voldoet aan deze criteria uit het fietsvademecum?

10. Op welke manier gaat het dossier verder? Overweegt de minister om planmatige wijzigingen door te voeren die door de bezwaarschrijvers worden aangehaald?

11. Kan de minister toelichten hoeveel middelen voor het project uitgetrokken worden? Indien het project is verdeeld in verschillende fasen of deelprojecten, graag een overzicht van de middelen per fase/deelproject.

ANTWOORD

op vraag nr. 911 van 23 maart 2021

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Binnen de omgevingsvergunningsaanvraag zijn er geen andere of gewijzigde plannen opgemaakt in vergelijking met het goedgekeurd ontwerp. Ook na indienen van de vergunningsaanvraag zijn er geen wijzigingen gebeurd aan het grondplan, dus ook niet ten tijde van het openbaar onderzoek. Mogelijks kadert uw vraag in het voorzien van een dubbelrichtingsfietspad op de Scheldebrug en de Martelarenlaan ten noorden van de brug, maar dit maakt geen deel uit van de vergunningsaanvraag (meer info hierover terug te vinden in het antwoord op deelvraag 4).
2. In de loop van het jaar 2014 werd het ontwerp van de gehele Mechelsesteenweg toegelicht (vanaf kruispunt Mechelsepoort tot aan het kruispunt met N41). Dit gebeurde in afstemming met bewoners en handelaars van deze N17. Het project werd in dat jaar opgesplitst in 2 delen (kruispunt Mechelsepoort en Mechelsesteenweg). Het dossier Mechelsepoort is qua wegenis - en fietstunnelontwerp reeds goedgekeurd in 2016 op niveau van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie). Tussen dan en eind 2020 zijn de plannen enkel vervolledigd met een ondergronds rioleringsnet en het detailontwerp (lengteprofielen, dwarsprofielen, detailplannen tunnels en pompstation, ...). De stakeholders werden al die jaren betrokken via de Projectstuurgroep (vroeger Gemeentelijke Begeleidingscommissie). Zo werd in 2015 ook de fietsersbond betrokken en medio 2015 hebben zij nog feedback gegeven rond de plannen aan AWV. Een breed communicatiemoment is, nu de werken concreter worden, opnieuw aan de orde. AWV zal een digitaal infomoment organiseren om de nodige toelichting te geven rond de uitvoeringsplannen en om duiding te geven bij de fasering, impact, omleidingen etc...
3. Ik kan u op dit moment, in het kader van een lopende omgevingsvergunningsaanvraag waarin nog geen uitspraak werd gedaan door de GOA (Gewestelijk Omgevingsambtenaar), hierover geen info verschaffen.
4. Het project Mechelsepoort bestaat enkel uit de herinrichting van het kruispunt zelf. De problematiek van het gewenste dubbelrichtingsfietspad situeert zich niet aan het kruispunt zelf, maar in de verderzetting van het fietspad richting de Scheldebrug (N 47), op de brug zelf en in de verderzetting van dit fietspad voorbij de brug richting kruispunt "Grootzand". In functie van de bestaande brug (en de bindende randvoorwaarden zoals het bestaand gabarit, de ligging van de greppel die niet kan verschuiven, de locatie van de leuning en de te smalle tussengelegen ruimte voor een dubbelrichtingsfietspad) is het niet mogelijk om kwalitatief een dubbelrichtingsfietspad te realiseren aan de westzijde van de brug. Merk ook op dat fietsers zich dan niet alleen op een te smal dubbelrichtingsfietspad moeten begeven, maar dat kruisende fietsers ook nog eens een significant snelheidsverschil hebben (bergop versus bergaf). Naast de problematiek van de te nauwe afmetingen, is er ook een veiligheidsprobleem (thv garages) om een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan die zijde van de N47 Martelarenlaan, dewelke werd toegelicht op het overleg van 10 februari 2021 met de fietsersbond, mijn kabinet en AWV.

AWV merkt in de rand op dat de Scheldedreef bereikbaar blijft via het kruispunt "Grootzand" zonder significante omweg (er is een dubbelrichtingsoversteek aan dit kruispunt) .

5. De tunnels zijn ontworpen in functie van gemengd gebruik. Dat wil zeggen dat fietsers en voetgangers zich dus samen door de tunnels zullen begeven. Er is geen fysieke afscheiding tussen beide groepen voorzien. Merk ook op dat de tunnels in onderlinge verbinding staan, bv. in de zuidwestelijke hoek. Het gemengd gebruik laat toe dat beide groepen zich ook langs de diverse takken kunnen verplaatsen naargelang hun bestemming. In volgende tabel heeft u een overzicht van de gevraagde parameters:

	Leopoldlaan	Noordlaan	Martelarenlaan
breedte tunnel (m)	4,95	4,95	4,95
lengte tunnel (m)	40	35	37
hellingsgraad in tunnel (%)	2,8	0	0,97

6. De minimale breedte voor een dubbelrichtingsfietspad volgens het huidig vademecum "Fietspaden" (daterend van 2017 tegenover goedgekeurd wegenisontwerp in 2016) is 2m, de aanbevolen breedte 2,5m. De toeleidende fietspaden in dubbelrichting zijn in dit ontwerp telkens minimaal voorzien op 3m. De visie van dit ontwerp beantwoordt dus ook aan het recentste vademecum en wordt dus gehandhaafd in de vergunningsaanvraag en in de toekomstige uitvoering. In de nabijheid van het fietsplein in de hoek van de Noordlaan en de Leopoldlaan gaan de dubbelrichtingsfietspaden naar 4m en zelfs tot 5m (ruimte beschikbaar en beperkte meerkost tov gewone afmetingen). Dit fietsplein zelf is ook ruim opgevat om de fietsstromen te kunnen organiseren: 22m x 25m qua dwarse afmetingen.
7. Er zijn in 2003 een uitgebreide reeks fietserstellingen uitgevoerd in de spitsuren in het kader van de opmaak van de startnota (voorontwerp). In 2019 zijn er opnieuw tellingen gebeurd voor alle modi op dit kruispunt om de verkeerslichtenregeling te optimaliseren.
8. Bij het ontwerp is maximaal nagestreefd de langshellingen haalbaar te houden tot de voorgeschreven 4%. De voetgangersstromen verlopen voornamelijk via een oost-westverbinding, met name via de as Noordlaan - Mechelsesteenweg. Ten opzichte van de bestaande toestand dient men als voetganger uit te buigen weg van de rijweg, dit via de tunnel onder de Leopoldlaan aan de zuidzijde en via de tunnel onder Martelarenlaan aan de noordzijde. Dit is inderdaad een langere afstand dan de huidige gelijkgrondse oversteken maar anderzijds zijn er door de ongelijkgrondse oplossingen geen wachttijden meer aan de verkeerslichten voor zowel voetgangers als fietsers.
9. In het vademecum Fietsvoorzieningen worden inderdaad de nodige richtlijnen gegeven inzake sociale veiligheid bij fietstunnels. Dit is vooral toegespitst op de verlichting. Zowel in de tunnels alsook langsheen de toeleidende fietspaden is de nodige verlichting voorzien.

De tunnel onder de Martelarenlaan zal voorzien worden van verlichting net zoals bij de andere 2 tunnels. Aansluitend kan er geduïd worden dat het niveau van de vloerplaat van de fietstunnel en de verderzetting van het dubbelrichtingsfietspad naar de Mechelsesteenweg ongeveer 80 cm hoger zal liggen dan het huidige maaiveldniveau, en een halve meter hoger zal liggen dan de ingesloten groenzone. In kader van sociale veiligheid en zichtbaarheid ligt het fietspad dus zeker niet lager dan de omliggende groenzone, wel integendeel.

10. Het is nog niet duidelijk hoe de GOA om zal gaan met de ingediende bezwaren. AWV is alleszins bereid om kleine suggesties die leiden tot algehele betere verkeersveiligheid mee te nemen in de uitvoeringsfase en dit uiteraard binnen de contouren van de (nog te verlenen) vergunning.
11. Het project werd uitgebreid met een project (oorspronkelijk bedoeld om apart aan te besteden), nl. de sanering van de Scheldebrug (100% t.l.v. AWV; 2.226.228,76 € (excl. BTW)). De herinrichting van het kruispunt Mechelsepoort zelf kost in totaal 9.449.432,18 € (excl. BTW) (aandeel AWV: 8 830 665,62 € (excl. BTW); aandeel stad Dendermonde: 618 766,56 € (excl. BTW)). In het aandeel van AWV zit ook een deel asfaltvervanging vervat van ongeveer 840.000 € (excl. BTW) op de N17.