

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 8

van **BJÖRN RZOSKA**

datum: 27 september 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gewestweg N47 Lokeren - Voorkeursscenario

Begin 2021 gaven het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de stad Lokeren het startschot voor de uitwerking van een duurzame visienota voor de N47 tussen de Dijkstraat en de Heilig-Hartlaan. Deze haalbaarheidsstudie heeft als belangrijkste doel de problematiek van de huidige toestand in kaart te brengen en mogelijke oplossingen aan te reiken om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verhogen.

Verschillende scenario's werden opgesteld, rekening houdend met de ruimtelijke en verkeerskundige planningscontext en de wensen van alle betrokken actoren, inclusief de bewoners van Lokeren. Uit de analyse en alle verzamelde informatie werd getracht om de beste keuze te maken.

Tussen 16 september en 8 oktober 2021 krijgen burgers de kans om te reageren via denkmee@lokeren.be op het voorgestelde voorkeursscenario dat wordt toegelicht in de motivatienota.

Er blijven evenwel een aantal vragen open betreffende het kruispunt Martelarenlaan, waarbij wordt gesteld: "Dit scenario sluit best aan bij de visie die de stad Lokeren reeds ontwikkeld heeft."

1. Zijn ook andere scenario's afgewogen door het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen? Zo ja, welke? Graag een overzicht.
2. Hoorde de kruispuntoplossing van een rotonde tot een van de scenario's?
3. Wat waren de argumenten om niet te kiezen voor een rotonde?
4. Zijn de kostprijzen van de verschillende scenario's doorgerekend? Zo ja, graag een overzicht van de prijs per scenario.

ANTWOORD

op vraag nr. 8 van 27 september 2021

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Het studiegebied werd in 2 segmenten verdeeld: segment 1 tussen het kruispunt in de Dijkstraat en deze met de N473 in de Martelarenlaan en segment 2 tussen de N473 en het kruispunt met Heilig-Hartlaan.

Voor het eerste segment werden er 5 + 3 verschillende scenario's uitgewerkt, waarbij er tevens rekening werd gehouden met de volgende 3 randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Doorstroming
- Verkeersveiligheid (reguleren/afschaffen kruispunten)
- Noodzaak tot keerbeweging ter hoogte van Rivierstraat

Als aanvulling worden 3 extra scenario's (weergegeven als bis-scenario) beschreven. Dat zijn varianten op bepaalde scenario's met extra een knip ter hoogte van de Rivierstraat. In deze bis-scenario's werd de Rivierstraat met andere woorden afgekoppeld van de N47. Vervolgens werd er voor elk scenario een beoordelingskader met een score op 5 voor verschillende criteria: ruimtelijke impact – leefbaarheid – verkeersveiligheid (zowel gemotoriseerde als zachte weggebruikers) – bereikbaarheid – doorstroming opgesteld. Voor het Segment 2 (tussen kruispunt Martelarenlaan en de Heilig-Hartlaan) werden eveneens 5 verschillende scenario's volgens dezelfde principes uitgewerkt.

2. Ja.
3. Voor het kruispunt N47 x Martelarenlaan kan geconcludeerd worden dat een gewone rotonde niet mogelijk is zonder bypassen te voorzien. Bypassen geven vaak aanleidingen tot ongevallen met zachte weggebruikers en zijn vanuit het oogpunt van de zachte weggebruiker niet wenselijk. Het meest geschikte type rotonde zou hier een turborotonde zijn; dit is een rotonde waar reeds op voorhand een keuze van rijstrook gemaakt moet worden. Er zijn nog redenen om niet voor een rotonde te kiezen:
 - Een rotonde zorgt voor meer conflicten met zachte weggebruikers (geen lichten)
 - Een rotonde verlaagt de doorstroming (een lichtengeregeld kruispunt kan afgesteld worden op de intensiteiten en heeft verschillende programma's)
 - Een rotonde (zeker op een primaire weg II) heeft een groot ruimtebeslag
4. De kostprijs van de verschillende scenario's is niet doorgerekend. Er werd aan de hand van een aantal criteria* een beoordelingskader uitgewerkt dat de verschillende scenario's tov elkaar afweegt.

(*Criteria: verkeersveiligheid zachte weggebruiker;doorstroming;bereikbaarheid Lokeren zuid;Ruimte -impact;verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer;leefbaarheid.)