

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 300

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 25 november 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Mogelijke classificatie N37 als Vlaamse hoofdweg - Protest van bedrijven, omwonenden en actiegroepen

De Vlaamse Regering wil een nieuwe classificatie van de voornaamste wegen in Vlaanderen invoeren. Zo heeft de regering plannen opgemaakt om onder meer van de N37 een Vlaamse hoofdweg te maken. De N37 loopt van Roeselare via Ardooie en Tielt naar de oprit van de E40 in Aalter. Het zou de bedoeling zijn het zwaar en doorgaand verkeer tussen Gent en Roeselare te faciliteren langs die N37. Daarvoor zouden er plannen zijn om de weg herin te richten met twee rijstroken in beide richtingen, een berm ertussen en ventwegen erlangs, maar zonder rechtstreekse toegang tot de aanpalende eigendommen.

Uiteraard leidde dit plan tot hevig protest van de lokale besturen. Ook diverse ondernemingen en mensen die langs deze weg wonen, hebben hun bezorgdheid geuit. Inwoners, bedrijven en een actiegroep vrezen dat er nog meer vrachtwagens de N37 zullen nemen wanneer die geclassificeerd wordt als Vlaamse hoofdweg. Men vreest eveneens voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid, waardevermindering van eigendommen en bedrijven die hun broodwinning zullen zien wegvallen als ze niet meer rechtstreeks bereikbaar zijn.

Onder meer in Ardooie ziet men deze veranderingen niet zitten en ontving het gemeentebestuur, dat dezelfde visie deelt als de gefrustreerde inwoners, meer dan 100 bezwaren tegen de omvorming van de N37. In hun schrijven naar het gemeentebestuur (zie bijlage) wordt verwezen naar de basisprincipes van een Vlaamse hoofdweg en beargumenteren ze onderbouwd dat veel van die basisprincipes utopisch zijn voor de N37 ter hoogte van Ardooie.

In september 2022 gaf de vervoerregio Roeselare uiteindelijk een negatief advies aan de Vlaamse Regering om van de N37 een Vlaamse hoofdweg te maken. De vervoerregio wil dat de N37 een regionale weg blijft in plaats van een Vlaamse hoofdweg en zou dat via een officiële brief meedelen aan de Vlaamse Regering.

Ten slotte vragen de actievoerders om dringend werk te maken van een derde rijstrook op de E403 in plaats van deze semi-autosnelweg te creëren, in combinatie met de invoering van een tolweg op de N37 om zwaar doorgaand verkeer te weren. Sinds begin 2021 is er nochtans 620.000 euro uitgetrokken voor een grote studie naar een derde rijstrook en een aanpassing aan de verkeerswisselaar met de E40, maar tot op vandaag blijft het wachten op die studie en zou dat naar verluidt pas in 2023 gebeuren. Nochtans geven tellingen aan dat het verkeer de afgelopen jaren enorm is toegenomen.

1. Heeft de minister dit schrijven van de bezorgde inwoners van Ardooie aan hun gemeentebestuur ook ontvangen? Deelt de minister hun mening dat de basisprincipes van een Vlaamse hoofdweg niet stroken met de plannen van de Vlaamse Regering?
2. Is de minister van plan de situatie ter plaatse te gaan bekijken om de impact van een eventuele omvorming zelf te kunnen inschatten en in overleg te gaan met de bezorgde inwoners?
3. Heeft de minister ondertussen een schrijven ontvangen van de vervoerregioraad Roeselare? Heeft de minister hen al van antwoord gediend? Zo ja, dan ontvang ik graag dat antwoord als bijlage bij het antwoord op deze schriftelijke vraag.
4. Sluit de minister zich aan bij het negatief advies van de vervoerregioraad Roeselare? Zo ja, om welke redenen? Zo niet, waarom niet?
5. Welke initiatieven zal de minister nemen om de drukte op de N37 te verminderen?
6. Welke initiatieven zal de minister nemen om het aantal verkeersongevallen langs die weg te verminderen? Hoe zal de minister het vrachtwagenverkeer monitoren, zowel op gebied van overlast en/of leefbaarheid als op gebied van verkeersveiligheid?
7. Is de aanbesteding van de studie over een derde rijstrook op de E403 en de aanpassing van de verkeerswisselaar ondertussen gebeurd? Wanneer wordt de opdracht voor die studie bekendgemaakt? Waarom laat dit zo lang op zich wachten? Zal de minister de resultaten van deze studie nog deze legislatuur bekend kunnen maken? Graag ook een overzicht van alle verkeerstellingen die sinds 2010 op de E403 genomen zijn in functie van de verkeersdrukke. Verder graag een overzicht met resultaten van eventuele andere studies die door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ooit zijn uitgevoerd om te zien hoe het verkeer er veiliger en vlotter kan verlopen.

BIJLAGE

[Brief inwoners aan college van burgemeester en schepenen Ardooie](#)

ANTWOORD

op vraag nr. 300 van 25 november 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1-4. De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2022 haar principiële goedkeuring gehecht aan een ontwerp van hoofdwegennet, met het oog op een formele adviesvraag aan de vijftien vervoerregio's. Zij deed dit in uitvoering van artikel 40/1 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, dat onder andere de categorieën van het gelaagd wegennet en de wijze van vaststelling bepaald heeft. Na de principiële goedkeuring van het ontwerp van hoofdwegennet door de Vlaamse Regering heb ik aan alle vervoerregioraden een schrijven bezorgd met daarin de vraag mij tegen eind dit jaar hun advies te willen bezorgen op het voorstel. Tegelijk heb ik de vervoerregioraden gevraagd ook hun voorstel van dragend wegennet te willen overmaken.

De bezorgdheden vanop het terrein omtrent de mogelijke classificatie van de N37 als Vlaamse hoofdweg zijn mij bekend. Daarom heeft mijn administratie in de loop van 2022 intensief overlegd met de lokale besturen, en dat zowel op de vervoersregioraad, als bilateraal. De bekommernissen van de lokale inwoners kwamen daarbij uitgebreid aan bod. Navraag leert mij dat deze gesprekken constructief verliepen en dat het advies van de vervoersregioraad nu beoogt een antwoord te bieden op de vragen vanop het terrein. Evenwel heb ik tot op heden nog geen formeel advies ontvangen vanwege de Vervoerregio Midwest (de benaming Roeselare is sinds 2020 officieel vervangen) en kan ik mij daar dus niet verder over uitspreken.

5. De N37 Ardooie – Tielt – Aalter speelt ongeacht de uitkomst van de discussie over de wegcategorisering in elk geval een dragende rol binnen het wegennet in de regio. Het is de uitdrukkelijke intentie om dat verkeer op een zo veilig mogelijke wijze af te wikkelen, waarbij doorstroming en verkeersveiligheid hand in hand moeten gaan.

Om daartoe te komen zal ik aan mijn administratie de opdracht geven om een onderzoek uit te voeren naar de gewenste en gepaste inrichting van deze weg teneinde zijn rol binnen het wegennetwerk op veilige wijze op te nemen. In het voorstel van geïntegreerd investeringsprogramma voor 2023 heb ik daarvoor de nodige middelen voorzien. Om deze studie op te starten, is het uiteraard nodig dat eerst de categorisering definitief bepaald wordt, zodat het streefdoel helder is.

6. Ik verwijs hier in de eerste plaats naar het antwoord op voorgaande vraag. Het verhogen van de verkeersveiligheid is een primaire doelstelling van ons Vlaams mobiliteitsbeleid en dit is uiteraard ook binnen deze studie als expliciete opdracht meegegeven.

Ik kan u alvast meegeven dat op de N37 op volgende wegsegmenten trajectcontroles gepland zijn:

N037 0.2 - N037 3.5	AWVCWVL146A	AWVCOWL124A
N037 6.2 - N037 11.2	AWVCWVL454A	AWVCWVL453A

De status van deze trajectcontroles is terug te vinden op de website <https://wegenenverkeer.be/controles/snelheidscontroles/trajectcontroles>

Bovendien zijn er reeds een aantal ingrepen uitgevoerd ter verbetering van de verkeersveiligheid.

In het kader van de aanpak gevaarlijke punten zijn volgende ingrepen gebeurd:

- a. aanpassen verkeerslichten op de ring te Tielt conform het actieplan verkeerslichten (met o.a. conflictvrije fasen voor fietsers)
- b. aanpassen verkeerslichten N37 kruispunt met de Izegemsestraat te Ardooie conform actieplan verkeerslichten (met o.a. conflictvrije linksaf)
- c. voorzien van een rustpunt voor overstekende fietsers en het accentueren van het fietspad langs de N37 ter hoogte van de Galgeveldstraat te Tielt.

In kader van de aanpak gevaarlijke punten is op de N37 te Tielt een nieuwe ontsluiting van het industrieterrein Tielt-Noord gepland. Deze werken zijn gepland in het voorjaar van 2023. Na uitvoering hiervan wordt het kruispunt met de Galgeveldstraat afgesloten ter hoogte van de N37. Een doorgang voor fietsers blijft wel behouden.

In kader van de aanpak van de schoolrouteknelpunten worden mogelijke ingrepen onderzocht voor het kruispunt van de Wezestraat in Ardooie en keurde de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid op 14 december 2022 een aantal lokale aanpassingen aan de kruispuntinrichting goed.

De monitoring van het vrachtverkeer kan onder meer gebeuren op basis van de informatie uit de *on board units* in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

7. In 2023 zal de studie naar de verbreding van de E403, al dan niet met een derde rijstrook, of spitsstrook, op de markt gezet worden. Dit betekent dat deze, onder voorbehoud van een vlotte gunningsprocedure, in 2023 nog kan starten. Het nodige onderzoek strekt zich uit over een groot gebied en omvat ook heel wat verschillende disciplines waardoor ook de voorbereiding van de studieopdracht op zich de nodige tijd vraagt. Ik ben er echter van overtuigd dat dit tijdens de uitvoering van de studie dan weer tijdwinst zal opleveren.

Verder worden zowel langsheen het te onderzoeken traject als op alle andere vlaamse hoofdwegen permanent tellingen uitgevoerd op doorgaande wegvakken en op- en afritten. Al deze tellingen zijn als open data te raadplegen op de website van het Vlaamse verkeerscentrum

(<http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.gui/indicator/index>)

Vias voerde in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer reeds een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uit. De conclusie van dit onderzoek was dat quick wins langsheen het traject weinig verbetering brengen. Enkel een spitsstrook of een derde rijstrook zou soelaas bieden, indien men ook de complexen van de E403 in de zone van de aansluiting met de E40 en Chartreuse aanpakt. Ook doet dat onderzoek geen uitspraak over de kosten, baten en milieueffecten van de mogelijke alternatieven. De studie die start in 2023 zal die aspecten wél meenemen en zal zo ook de nodige voorbereidingen voor de omvorming omvatten.