

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 377

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 9 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Aanpak zwarte verkeerspunten - Roeselare, Meensesteenweg (N32) t.h.v. Euroshop

Sinds 2018 werkt Vlaanderen met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. De lijst wordt jaarlijks geactualiseerd en is gebaseerd op de meest recente ongevallencijfers. Elk verkeerspunt waar er in de afgelopen drie jaar minstens drie ongevallen zijn gebeurd, kan op de dynamische lijst terecht komen. Daarbij wordt afhankelijk van de ernst van het ongeval en het aantal slachtoffers een score berekend. Een punt wordt dus als 'gevaarlijk' beschouwd van zodra er minstens drie ongevallen gebeuren met letsels. Hierbij werkt men met een zogenaamde '531-score'; een lichtgewonde staat voor 1 punt, een zwaargewonde voor 3 punten, en een dodelijk slachtoffer voor 5 punten. Om op de lijst te komen van gevaarlijke punten moet er sprake zijn van minstens een score van 15.

Op 1 december 2022 maakte de minister de dynamische lijst van 2022 bekend. Die bestaat in totaal uit 300 gevaarlijke punten. Een aantal van die punten overlapt met de vorige lijst uit 2021. Maar er staan ook 78 nieuwe punten op de lijst. De minister communiceerde in dat verband dat van de 300 punten er echter al 122 zouden zijn aangepakt. Van de overige 178 zou er voor 96 punten een oplossing in zicht zijn: de werken zijn in uitvoering, de uitvoering staat concreet gepland of de uitvoering is in voorbereiding. Daarnaast zijn er 63 punten die nog onderzocht (moeten) worden en ten slotte staan er ook 17 punten 'on hold'. In de periode 2022-2023 investeert de minister 41 miljoen euro in het wegwerken van de gevaarlijke punten.

Eén van deze punten (KP/000603) bevindt zich in Roeselare. Het gaat over de Meensesteenweg (N32) ter hoogte van druk bezochte Euroshop Roeselare. Groot euvel is hier natuurlijk het vele verkeer dat de grote parking van de Euroshop op- en afrijdt. Te snel op- en afrijden, brengt gemotoriseerd vervoer dat al op de rijbaan zit in gevaar, zeker als men vanop de parking links wil afslaan om de N32 zo op te rijden richting Roeselare. Maar ook en vooral voor de fietsers lijkt dit punt erg gevaarlijk; zij hebben dan wel een fietspad afgescheiden van de rijbaan op de N32, maar komen al snel in conflict met het verkeer dat de parking op- en afrijdt, temeer omdat op verschillende uitritten van de parking er geen signalisatie is betreffende de voorrang van die fietsers of ook geen waarschuwing om op te letten voor de fietsers. Dit punt heeft op het moment van publicatie van de huidige lijst de status 'In voorbereiding'.

Dit punt stond ook al in de lijst met gevaarlijke punten van 2021. Op dat moment had dit punt de status 'Uitvoering werken gepland'.

1. Wat was de score van dit zwarte punt volgens het zogeheten 531-scoresysteem?
2. Hoeveel ongevallen zijn er in de periode vanaf 2015 tot op heden gebeurd op deze locatie? Graag een geannualiseerd overzicht met een opsplitsing tussen de

verschillende types weggebruikers (fietsers, voetgangers, personenwagens, vrachtwagens etc.).

3. In respons op een schriftelijke vraag (nr. 134 van 27 oktober 2020) stelde de minister dat er een studie lopende was (die toen in een vergevorderd stadium zat) voor een volledige heraanleg van de N32 vanaf het kruispunt van de N32 met de R32 tot aan de grens van Roeselare met Moorslede waardoor de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers moest verbeteren. De werken zouden het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen, het verhogen van de fietsveiligheid, het vernieuwen van de rijweg, het vernieuwen van de riolering en het verbeteren van de doorstroming combineren.

In hoeverre is dit zwarte punt ter hoogte van de Euroshop meegenomen in dat project? Zijn in de schoot daarvan al aanpassingen gebeurd op dat punt?

4. Welke verbetering inzake veiligheid is er (nog) mogelijk op dit punt? Welke kleine maatregelen zijn op korte termijn mogelijk?
5. Wat zijn nu effectief de concrete plannen voor de aanpak van dit kruispunt? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) zijn al ondernomen?
6. Welke fasering en timing zal worden gehanteerd bij de aanpak hieromtrent? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) moeten nog ondernomen worden? Wat is de realisatietermijn waarin wordt voorzien?
7. Wordt er bij de aanpak van dit gevaarlijke punt samengewerkt met andere partners? Zo ja, welke?
8. Vond hierover al overleg plaats tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het stadsbestuur van Roeselare? Wanneer vond dit overleg plaats? Welke afspraken werden daarbij gemaakt?
9. Wat is het totale budget dat wordt uitgetrokken voor de aanpak ter zake? Zijn er naast de Vlaamse overheid nog andere partners die mee zullen instaan voor de financiering? Zo ja, graag vermelding van de verschillende partners en hun respectieve inbreng.

ANTWOORD

op vraag nr. 377 van 9 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. Op de lijst van 2022 (ongevalgegevens 2018-2020) heeft deze locatie een priorscore van 21. Op de lijsten van 2021 en 2020 bedroeg dit nog 17.2

2. Een overzicht van de beschikbare ongevalgegevens is terug te vinden hieronder:

Jaar	# ongevallen	# doden	# zwaar gewonden	# licht gewonden	Personenauto	Fiets	Vrachtwagen	Motorfiets	Voetganger	Bromfiets
2015	0									
2016	2	0	0	2	3	1	1			
2017	3	0	0	6	4	1			1	
2018	3	0	0	7	4				1	2
2019	0									
2020	3	1	0	2	3				1	1

3. Het aantal op- en afritten van de site Euroshop werd in het ontwerp beperkt tot 1 centrale in-en uitrit en een kleine oprit komende van Roeselare voor de kleine, meest noordelijke parking. Ook zal de centrale op- en afrit van de parking beveiligd worden door nieuwe verkeerslichten. Op die manier worden de conflicten voor de fietsers beperkt en ook beveiligd door de lichtenregeling.

Het ontwerp van Euroshop voor een geplande uitbreiding van het gebruik van de site wordt nog geoptimaliseerd om het aantal conflicten te verminderen.

4. Op iets langere termijn worden de maatregelen gerealiseerd zoals aangehaald in mijn antwoord op deelvraag 3.

Op korte termijn is er geen winst te halen omdat enkel het beperken van de toegangen zonder flankerende maatregelen niet mogelijk is.

5. De concrete maatregelen worden beschreven in het antwoord op deelvraag 3. Voor de ondernomen stappen, verwijs ik naar mijn antwoord op deelvraag 8.
6. In de loop van 2023 zal een onteigeningsplan opgemaakt worden omdat er een beperkte inname noodzakelijk is om de lichtenregeling op de hoofdtoegang van de Euroshop te realiseren.

Ook zal er in 2023 een omgevingsvergunning aangevraagd worden. In overleg met Roeselare en Aquafin zal de aanbesteding ingepland worden zodra alle partners beschikken over het nodige budget en de interne goedkeuringsprocedures van het project doorlopen hebben.

7. Het is een gecombineerd dossier waarin stad Roeselare, Aquafin en in mindere mate de provincie (enkel bufferbekken) financieren.
8. Er was uitvoerig overleg in de loop van '21 en '22. Daarbij werd het ontwerp aangepast en beschreven in de aangepaste projectnota. Deze werd goedgekeurd in de projectstuurgroep van 8 december 2021.

In de loop van 2022 was er verder overleg met Euroshop omdat er een uitbreiding komt van het gebruik van de site Euroshop. Hun ontwerp werd zo goed mogelijk afgestemd met het ontwerp van het openbaar domein. Verder werd afgestemd met de partners hoe de werken het best gefaseerd kunnen worden en hoe deze fases op elkaar kunnen afgestemd worden.

9. De raming dient nog gedetailleerd te worden, dus de inbreng van iedere partner is nog niet bekend. De partners van het ruime project werden vermeld in het antwoord op deelvraag 7. De aanpassing in functie van het gevaarlijk punt is volledig ten laste van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).