

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 520

van **STIJN BEX**

datum: 10 januari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Aanleg turborotondes - Vekeersveiligheid - Heraanleg rotonde Guldensporenlaan (N444) Merelbeke

Turborotondes zijn rotondes met voorsorteervakken waarbij het verkeer alvorens de rotonde op te rijden al de juiste rijstrook moet kiezen in functie van de tak waar men wil afrijden. Dat leidt tot een vlottere doorstroming en veiliger (gemotoriseerd) verkeer. In de nieuwsbrief nr. 234 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van 13 december 2022 werden drie standaardrotondes besproken.

Over turborotondes zegt de nieuwsbrief: "Turborotondes of rotondes met voorsorteerstroken zijn in opmars in Vlaanderen. Voor auto's zijn ze veiliger en hebben ze meer capaciteit. Voor fietsers is het soms een ander verhaal. Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert om bij turborotondes zoveel mogelijk te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers, dus met fietstunnels of -bruggen. Wanneer fietsers meer dan één rijstrook tegelijk moeten oversteken, vergroot het risico op ongevallen".

Binnenkort starten de werken aan de rotonde op de Guldensporenlaan (N444) in Merelbeke. Er wordt gekozen voor een turborotonde. Het ontwerp dat voorligt is echter in strijd met de veiligheidsoverwegingen die AWV zelf maakt in zijn recente nieuwsbrief. In tegenstelling tot het voormelde advies wordt hier niet gekozen voor ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers. Bovendien moeten fietsers ter hoogte van de rijstroken komende vanuit Gent meer dan één rijstrook tegelijk oversteken (beide voorsorteervakken in één keer), net vanuit een tak waar tijdens de spits zeer veel verkeer passeert. Volgens het advies van AWV wordt dit dus een situatie waar het risico op ongevallen zeker toeneemt.

Er vallen in deze situatie nog een aantal zaken op:

- a) De voorsorteervakken komende uit Gent liggen aansluitend op de aansluiting van de R4-afslag met de Hundelgemsesteenweg komende vanuit Gent. Hier wordt dus een situatie gecreëerd waarbij het verkeer vanuit Gent niet louter moet 'ritsen' voor de rotonde, zoals de actuele situatie, maar nu zelfs zal moeten 'weven' om op de juiste rijstrook te komen richting rotonde. Dit vergroot dus ook het risico op ongevallen op de Vandepittebrug.
- b) Fietsers komende vanuit Merelbeke moeten met het nieuwe ontwerp 4 tot 5 maal (!) voorrang verlenen. Een eerste maal voor de afslagstrook vanuit Merelbeke naar de Guldensporenlaan, vervolgens tweemaal ter hoogte van de rotonde en dan een vierde maal voor de afslagstrook vanuit de Guldensporenlaan. Wie vanuit Merelbeke

linksaf wil (richting Oude Gaversesteenweg) moet zelfs 5 keer voorrang verlenen, waaronder in één beweging de twee vermelde voorsorteerstroken vanuit Gent;

- c) Deze rotonde is sowieso in helling aangelegd, bergop in de richting van Gent (als aanloop van de Vandepittebrug over de Ringvaart). Dit maakt het voor fietsers niet evident om telkenmale voorrang te moeten verlenen.
- d) De plekken waar fietsers voorrang moeten verlenen (middeneilanden) zijn niet aangepast aan de enorme massa fietsers die hier dagelijks passeert. Dit is immers de hoofdweg - ook voor fietsers - richting Gent met vele scholieren, studenten, pendelaars, ... AWV adviseert middeneilanden van minstens 3 meter, wat in het onderhavige ontwerp - op basis van de schets - ook gehanteerd wordt. Het risico is hierbij reëel dat de vele fietsers niet de ruimte hebben om over te steken aan de verschillende takken, noch op de middeneilanden. Fietsers die de eerste rijstrook oversteken raken dan geblokkeerd wanneer het middeneiland nog niet 'vrij' is. Op deze voor alle vervoersmodi drukke weg een realistisch scenario.
- e) Er is - zowel in de actuele situatie als de nieuwe - nog steeds geen oplossing voor voetgangers komende vanuit Gent die op de brug op het voetpad aan de oostzijde wandelen. Zij hebben ter hoogte van de rotonde geen enkele manier om over te steken. In beide richtingen ontbreekt het aan zebrapaden en/of aangepaste infrastructuur om de rotonde te dwarsen. Op de rotonde is er slechts aan 1 tak een zebrapad.
- f) Fietsers die de rotonde oversteken ter hoogte van de Vandepittebrug in de richting van de Oude Gaversesteenweg komen na het oversteken onmiddellijk uit - zonder enige marge - op het dalende (en drukke) fietspad (vanaf de Vandepittebrug) vanuit Gent.
- g) De fietspaden zijn 1,75m breed. De nieuwe richtlijn is echter 2m.

Kortom: hier ligt een ontwerp voor dat volledig in strijd is met de adviezen van AWV zelf, dat het risico op ongevallen met fietsers op verschillende vlakken vergroot en dat het voor fietsers allesbehalve comfortabeler maakt (!). Bovendien voldoet het ontwerp niet aan de nieuwe richtlijnen. Het ontwerp kan de doorstroming voor wagens verbeteren, maar miskent op alle vlakken de aanwezigheid van een bijzonder grote hoeveelheid fietsers. Veiligheid lijkt hier allerminst prioritair.

Ook de Fietsersbond stelt in zijn standpunt over turborotondes letterlijk: "De combinatie van een grote oversteeklengte en een hoge auto-intensiteit resulteert in een (zeer) slechte oversteekbaarheid, met name in de spits. Dat geldt in versterkte mate voor (links afslaan) fietsers, die meerdere takken moeten oversteken. Vanwege de lange wachttijden zullen capabele fietsers meer risico's nemen en minder capabele fietsers de turborotonde mijden".

De minister geeft bij elke gelegenheid duidelijk aan dat zij kiest voor verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers boven doorstroming. Dit ontwerp lijkt dat op zijn zachtst gezegd niet te bevestigen.

1. Wat zijn de beweegredenen om te kiezen voor turborotondes in plaats van een ander type rotonde?

2. Hoeveel turborotondes zijn er ondertussen aangelegd en hoeveel zitten in de planningsfase?
3. Hoeveel van de bestaande respectievelijk de geplande turborotondes hebben ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers / voetgangers?
4. Wat zijn de beweegredenen om bij turborotondes niet te kiezen voor ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers / voetgangers?
5. Specifiek voor de situatie in Merelbeke:
 - a) Wat is de aanleiding om het bestaande ontwerp aan te passen? Wie nam hierin het initiatief?
 - b) Waarom werd hier gekozen voor een turborotonde (waarom zijn andere types of aanpassingen niet aanvaard)?
 - c) Vanwaar de keuze om fietsers twee rijstroken in één keer te laten oversteken?
 - d) Verwacht de minister geen problemen met voorsorteervakken (weefstroken) aansluitend op het samenkomen van de (afslag van de) R4 met de Hundelegemsesteenweg, bovendien net op de Vandpittebrug?
 - e) Is de minister zich bewust van alle knelpunten en potentiële gevaren in dit ontwerp?
 - f) Is de minister van plan dit project te heroverwegen en andere ontwerpen en aanpassingen te evalueren?

ANTWOORD

op vraag nr. 520 van 10 januari 2023

van **STIJN BEX**

1. Turborotondes kennen voor het gemotoriseerd verkeer minder conflictpunten dan een traditionele rotonde en zorgen vaak voor een betere verkeersdoorstroming. De benodigde ruimte is veelal groter.

Het gevraagde overzicht is weergegeven in onderstaande tabel.

	Aantal turborotondes	
	Aangelegd	In planningsfase
Antwerpen	0	0
Limburg	>5	>1
Oost-Vlaanderen	1	1
Vlaams-Brabant	4	0
West-Vlaanderen	1	0

2. Het gevraagde overzicht is weergegeven in onderstaande tabel.

	Aantal turborotondes met ongelijkgrondse kruisingen voor voetgangers/fietsers	
	Aangelegd	In planningsfase
Antwerpen	0	0
Limburg	0	1
Oost-Vlaanderen	1	0
Vlaams-Brabant	2	2
West-Vlaanderen	0	0

3. Elementen die meespelen om al dan niet een ongelijkvloerse kruising te voorzien zijn onder andere de intensiteiten van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, de beschikbare ruimte, het aantal conflictpunten, de concrete vormgeving ervan (bijvoorbeeld het aantal te dwarsen rijstroken van toe- en afritten, de voorrangssituatie, al dan niet verhoogde aanleg, ...) en of het over één -of tweerichtingsfietspaden gaat.

4. a) Tijdens een overleg tussen de gemeente Merelbeke en AWV vroeg de gemeente of er mogelijkheden waren om de rotonde veiliger te maken voor de actieve weggebruiker en de doorstroming te verbeteren om de file tijdens piekmomenten te verminderen. Ook AWV wilde deze rotonde aanpassen in kader van fietsveiligheid. Er werd toen besloten om het PCV dossier te starten.
Het oorspronkelijke initiatief was daarbij een gezamenlijk voorstel van AWV en de gemeente om zowel de fileproblematiek aan te pakken alsook de verkeersveiligheid te verhogen.
- b) Tijdens het studieproces zijn meerdere oplossingen onderzocht (rotonde met vrijliggende fietspaden, kruispunt met VRI, turborotonde; met subvarianten). De knierotonde bleek het meest geschikt.
- c) Bij dit ontwerp heeft de noordelijke toerit twee rijstroken en moet de fietser deze in één keer dwarsen. Een toerit van een rotonde met 2 rijstroken (in dezelfde rijrichting) in combinatie met een vrijliggend fietspad uit de voorrang vormt geen belangrijk veiligheidsprobleem. Bij een toerit rijden de voertuigen trager en wordt dit voldoende veilig geacht. (Zie bijvoorbeeld De Sterre te Gent, N43 - N60.)
- d) Alle onderzochte oplossingen die de doorstroming kunnen verbeteren, maakten gebruik van een weefzone op de Vandepittebrug. Er zijn geen andere oplossingen voorhanden.
- e-f) Alle knelpunten werden besproken en overwogen. Binnen de bestaande context werden alle mogelijkheden onderzocht.