

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 969

van **STIJN BEX**

datum: 17 maart 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Aanleg turborotondes - Verkeersveiligheid - Heraanleg rotonde Guldensporenlaan (N444) Merelbeke (2)

Op 6 juli 2021 kwam de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) samen over de heraanleg van de rotonde aan de Guldensporenlaan (N444) in Merelbeke. Er wordt inleidend gesproken over de problematiek van de huidige situatie en het feit dat er twee scenario's zijn (aangepaste rotonde of kruispunt met lichten). Op die commissievergadering koos het gemeentebestuur, "na interne terugkoppeling", voor een scenario met een lichtengeregeld kruispunt, en dat in functie van de fietsveiligheid. Er is immers de mogelijkheid tot "volledig conflictvrij" aanleggen.

De PCV, het overlegorgaan met alle specialisten aan tafel (VIAS, De Lijn Oost-Vlaanderen, Gemeente Merelbeke, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen (WOV), Agentschap Wegen en Verkeer - sectie Elektrische Weginstallatie (EW), Agentschap Wegen en Verkeer - afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica (VWT), Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Beleid (DMOW Beleid)) besloot, op basis van alle ingenomen standpunten: "Er wordt principieel gekozen voor een verkeerslichtengeregeld kruispunt." WOV werd belast met de verdere uitwerking ervan en de uitvoering van de werken. Kortom: de knoop is doorgehakt, de rotonde wordt aangepast naar een kruispunt met lichten.

Op 3 mei 2022 kwam de PCV opnieuw samen over het dossier. De vergadering startte identiek zoals die van 6 juli 2021. Opnieuw werd inleidend de problematiek geschetst en er worden nu drie scenario's voorgesteld als potentiële oplossing. De turborotonde duikt op als derde optie. De gemeente geeft aan die optie te verkiezen. Opvallend is dat het verslag geen enkele tussenkomst van de andere actoren vermeldt. De PCV beslist op deze vergadering dan om de rotonde aan te passen naar een turborotonde.

Dan is er ook nog de briefwisseling tussen de minister en de gemeente Merelbeke:

1. 22 december 2020: minister Lydia Peeters vraagt om knelpunten op schoolroutes door te geven die aangepakt kunnen worden door middel van quick wins. Er was een link naar een digitaal formulier, waardoor de reactie van de gemeente niet (letterlijk) te zien is.
2. 15 juli 2021: antwoord van minister Lydia Peeters op de 6 knelpunten die de gemeente Merelbeke doorgaf. Eén daarvan is de rotonde aan de Guldensporenlaan. Daarover wordt gesteld: "Dit punt werd reeds zeer recent beschouwd in zitting van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 06-07-2021. Aanpassingen van deze rotonde zullen volgen uit het traject dat uitgestippeld is."

3. 19 december 2022: terugkoppeling, waarin over dit knelpunt staat: "De Provinciale Commissie Verkeersveiligheid besloot in zitting van 03-05-2022 om het kruispunt infrastructureel aan te passen. De procedure tot het verkrijgen van een omgevingsvergunning is lopende".

1. Graag alle commissieverslagen van de PCV omtrent de heraanleg van de rotonde Guldensporenlaan (N444) Merelbeke.
2. Waarom kwam de PCV terug op haar beslissing van 6 juli 2021 voor de voor fietsers veiligste optie, het verkeerslichtengeregeld kruispunt?
3. Wie besliste om de beslissing van 6 juli 2021 niet uit te voeren?
4. Wie nam het initiatief om een derde optie, de turborotonde, toe te voegen en waarom?
5. Wat was het standpunt van VIAS en De Lijn op 3 mei 2022 voor wat betreft de turborotonde?
6. In de bijlage bij de vergaderingen werden enkel en alleen simulaties weergegeven rond doorstroming van het gemotoriseerd verkeer (auto / bus / vracht).
7. Waarom werd de doorstroming voor fietsers niet berekend?
8. Waarom werden naast de doorstromingssimulaties van Sweco geen andere (veiligheids)afwegingen (meer) meegenomen in de beslissing van 3 mei 2022? Uit niets blijkt immers dat dit werd gedaan, het verslag van 3 mei 2022 rept met geen woord (meer) over fietsveiligheid, in tegenstelling tot het verslag van 6 juli 2021?
9. Werd de ruimte die de bypasses innemen meegenomen in het onderzoek om op deze plek een voor alle vervoersmodi veilig knooppunt te realiseren? Waarom wel / niet?
10. Hoe verklaart de minister de keuze tot turborotonde, zonder ongelijkgrondse kruisingen en met tal van knelpunten voor fietsers en voetgangers (zie schriftelijke vraag nr. 520 van 10 januari 2023) nu blijkt dat deze rotonde aangepakt zou worden "in functie van de fietsveiligheid op schoolroutes"?
11. Hoe verklaart de minister de beweringen van AWV dat het ontwerp veiliger is voor fietsers nu blijkt dat de Fietzersbond zich zeer negatief over het ontwerp uitspreekt?
12. Is de minister alsnog van plan om de hele ontwerp oefening op deze plek opnieuw te doen?

ANTWOORD

op vraag nr. 969 van 17 maart 2023
van **STIJN BEX**

1. De gevraagde PCV-verslagen zijn bijgevoegd als bijlagen 1 en 2.
- 2-3. Zowel een oplossing met VRI als rotonde waren geen optimale oplossingen, maar de verkeersregelininstallatie (VRI) kreeg tijdens het overleg van 6 juli 2021 de voorkeur. Bij de verdere uitwerking kwamen nog een aantal minpunten naar boven waardoor in overleg met de gemeente werd besloten om het dossier opnieuw voor te leggen aan de PCV.
4. Aangezien zowel de VRI als rotonde niet goed werden beoordeeld, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een alternatief scenario uitgewerkt.
5. Zie de verslagen in bijlagen 1 en 2.

In de eerste PCV (6 juli 2021) voorzag AWV enkel een kleine aanpassing aan de rotonde. In een oplossing met verkeersregelininstallatie (VRI) zag AWV te veel nadelen. De Lijn, gemeente Merelbeke en de brandweer gingen niet akkoord met het eerste voorstel. Daarop heeft AWV nog een bijkomend concept uitgewerkt met een turborotonde; het liet ook een simulatie uitvoeren van de drie concepten. Op basis van deze bevindingen zijn De Lijn en VIAS in de PCV van 3 mei 2022 akkoord gegaan met de omvorming tot turborotonde.

- 6-7. De actieve weggebruiker is wel degelijk ook opgenomen in het simulatiemodel. De doorstroming werd berekend, maar niet gerapporteerd.
8. De Guldensporenrotonde heeft een veiligheidsprobleem en een doorstromingsprobleem. Doordat de voorgestelde concepten voldoende veilig worden geacht, ging een groot deel van de discussie over de doorstroming. De concepten scoorden op dit vlak namelijk vrij verschillend.
9. Bij de start van een onderzoek wordt altijd eerst de grens van de openbare ruimte bepaald om de concepten te ontwerpen.
10. Dit project maakt tevens deel uit van de aanpak van de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Dit heeft echter geen impact op de keuze van oplossing. Elke oplossing moet veilig zijn. Voor een ongelijkvloerse kruising is geen ruimte.
11. De (turbo)rotonde is ontworpen volgens de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De negatieve reacties waren dan ook onverwacht en lijken AWV ongegrond.
12. De werken zijn in voorbereiding en gaan dit voorjaar in uitvoering.

BIJLAGEN

1. [Verslag PCV 6 juli 2021](#)
2. [Verslag PCV 3 mei 2022](#)