

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 545

van **KURT DE LOOR**

datum: 23 januari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Kruising N60/N8 Leupegem - Verkeersproblematiek

De rotonde op de kruising van de N60 en de N8 in Leupegem (Oudenaarde) is een kritiek verkeerspunt. Rond de piekuren is het er steevast filerijden. Het zijn niet alleen drukke verkeersaders, ook de spoorwegovergang die iets verderop de N8 te vinden is (richting Edelareberg), zorgt voor een moeilijke verkeerssituatie.

1. Werd al onderzocht of een turborotonde een oplossing zou kunnen bieden om het verkeer daar vlotter te laten verlopen? Zo ja, wat was het resultaat van dat onderzoek? Zo niet, zal dat worden onderzocht?
2. Werd al onderzocht of een ongelijkvloerse oplossing, een ondertunneling van de N60 of een brug bijvoorbeeld, soelaas zou kunnen bieden? Zo ja, wat was het resultaat van dat onderzoek? Zo niet, zal dat worden onderzocht?
3. Werden andere denkpistes onderzocht om de verkeersdruk daar weg te nemen?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 545 van 23 januari 2024

van **KURT DE LOOR**

1. De haalbaarheid van een turborotonde werd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) onderzocht en toegelicht aan zowel het stadsbestuur (2 februari 2022) als de verkeerscommissie van de stad Oudenaarde (22 februari 2022).

Uit de berekening van de capaciteit (met specifieke software) blijkt dat de turborotonde niet de ideale oplossing is. Uit het onderzoek blijkt namelijk dat er een overbelasting zou optreden op de linksafslagbeweging van de N8 kant Kluisbergen met onaanvaardbaar lange wachttijden tot gevolg. Uit een andere variant blijkt hetzelfde probleem.

2. Een ongelijkvloerse oplossing, waarbij de N60 ondertunneld wordt, is niet haalbaar om technische redenen door de ligging van de rotonde aan de voet van de brug over de Schelde (met brug op 6 meter boven het maaiveld). De N60 kan op basis van realistische hellingspercentages van 3,5% à 5% onmogelijk onder de rotonde van Leupegem geraken (ca. 7 meter onder het maaiveld).
3. AWV onderzocht de optimalisatie van de bestaande tweestrooksrotonde. De verkeersafwikkeling kan verbeterd worden door de aanleg van een bypass in 3 van de 4 kwadranten (noordoostelijk, noordwestelijke en zuidoostelijke kwadrant). Gezien het beperkt afslaand verkeer vanuit N60 kant Ronse naar de N8 Brakel, biedt een bypass in de zuidwestelijke kwadrant geen soelaas.

De stad en AWV hebben deze piste in overweging genomen, maar concludeerden in overleg dat de onteigeningen te ingrijpend zijn, waardoor er beslist werd om de huidige kruispuntinrichting te behouden zonder bypassen.