Vraag nr. 385
van 4 mei 1998
van de heer JOS STASSEN

N462 Massemen (Wetteren) – Verkeersveiligheid

Begin april 1998 werd een veertienjarige jongen voor zijn deur op de Massemensteenweg doodgereden. Uit politiecijfers blijkt dat de voorbije vijf jaar alleen al 3 doden, 12 zwaar- en 55 lichtgewonden vielen. De laatste twintig jaar vielen 20 dodelijke ongevallen te betreuren (een gemiddelde van l dode per jaar !). Zonder overdreven dramatisch te willen zijn, kunnen we hier spreken van een echte dodenweg.

Voorzover ik kan achterhalen – via het indicatief driejarenprogramma 1997-1998-1999 voor de wegen – zijn er geen concrete plannen om de N462 in Massemen-Wetteren heraan te leggen.

1. Hoe beoordeelt de minister de verkeersveiligheid op de N462 in Massemen ?

2. Welke plaats krijgt de N462 in Massemen op de lijst van de dringende aanpassingswerken als de beoordelingscriteria van het departement Leefmilieu en Infrastructuur worden toegepast ?

3. Welk budget heeft de minister voor heraanleg van gewestwegen in de provincie Oost-Vlaanderen ?

4. Staat op het huidige indicatief driejarenprogramma een bedrag ingeschreven voor de heraanleg van de N462 in Massemen ? Zo ja, welk bedrag, voor welk jaar ?

5. Spelen herhaaldelijke (dodelijke) ongevallen en – ten gevolge daarvan – protest van omwonenden een rol in het beslissingsproces van de administratie en de minister om prioriteit te geven aan heraanlegwerken ?

6. Wat zijn voor de minister bepalende criteria om prioriteit te geven aan heraanlegwerken ?

7. Wanneer kan een beslissing aangaande de heraanleg van de N462 in Massemen worden verwacht ?

Antwoord

1. Volgens de cijfers waarover mijn administratie beschikt, namelijk de officiële gegevens afkomstig van het Nationaal Instituut voor de Statistiek, waren er ter hoogte van de Massemensteenweg over een afstand van 1,5 km tussen 1991 en 1996 2 doden, 4 zwaargekwetsten en 23 lichtgekwetsten te betreuren. Het betreft dus 29 letselongevallen over een afstand van 1,5 km over een periode van vijf jaar.

   Op basis van deze gegevens dient te worden gesteld dat op dit wegvak in principe geen "zwarte punten" of "zwarte zones" voorkomen.

2. De herinrichting van de Massemensteenweg behoort vanuit de optiek leefbare doortochten, dit wil zeggen een globale herinrichting van de gewestweg binnen de agglomeratieborden, niet tot de prioritair aan te vatten projecten op basis van de overeenkomstige behoefteanalyse.

   Uit deze behoefteanalyse blijkt dat deze doortocht is gerangschikt op de 91ste plaats van de 120 doortochten in de provincie Oost-Vlaanderen.

3. Voor meer details en een uitsplitsing van de budgetten per provincie voor de heraanleg van gewestwegen verwijs ik naar het indicatief driejarenprogramma 1998-1999-2000 voor de wegen, dat werd meegedeeld aan het Vlaams Parlement.

4. Op het driejarenprogramma is geen nominatief bedrag ingeschreven voor de heraanleg van de N462 in Massemen als doortocht. Het driejarenprogramma bevat echter ook een algemene post "Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid", waarop allerlei kleinschalige maatregelen kunnen worden aangerekend.

5. Herhaaldelijke (dodelijke) ongevallen vereisen uiteraard plaatselijke aanpassingen, hetzij met signalisatie, hetzij infrastructureel. Specifieke probleemsituaties worden in principe voorgelegd aan de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid, die oordeelt op basis van objectieve gegevens.

   Het al of niet aanwezig zijn van een actiecomité mag een objectieve afweging van de problematiek niet verhinderen. De ene burger is immers mondiger dan de andere.

6. Vanuit de optiek leefbare doortochten wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de oppervlaktetextuur van het wegdek (dit kan variëren van een geluidsarme wegverharding tot een kasseiverharding), de verkeersgebruikers en hun

verkeersgedrag (aantal voertuigen, percentage zwaar verkeer, aantal fietsers en bromfietsers, rijsnelheid, ...), de structurele ligging en gesteldheid van de doortocht (gelegen aan de rand of in het midden van het centrum, een omleiding aanwezig of niet) en de aanwezigheid van attractiepolen in de doortocht (scholen, winkelcentra, gemeenschapsvoorzieningen). Vanuit de optiek verkeersveiligheid worden zwarte punten of zones opgespoord.

Dit gebeurt op basis van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel waarbij doden, zwaargewonden en lichtgewonden elk verschillend worden gewogen.

7. Voor de uitvoering van de globale doortocht dient de rangschikking van de behoefteanalyse als uitgangspunt te worden genomen. Dit sluit evenwel meer kleinschalige maatregelen op kortere termijn niet uit.

   Dergelijke kleinschalige maatregelen kunnen worden uitgevoerd uitgaande van het resultaat van de bespreking van het dossier binnen de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid.