



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 763

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 13 februari 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kruispunt Hooftvunderlei/Turnhoutsebaan Deurne - Verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een dodelijk verkeersongeval in 2014 was het district Deurne vragende partij voor het doorvoeren van aanpassingen aan het kruispunt Hooftvunderlei/Turnhoutsebaan teneinde de verkeersveiligheid daar te verhogen.

Verschillende mogelijkheden werden geopperd, zoals het verwijderen of aanpassen van het tramhokje aan de halte Frank Craeybeckcxlaan-Zuid, zodat vrachtwagenchauffeurs fietsers kunnen opmerken voordat ze aan het kruispunt aankomen. Ook het fietspad doortrekken was een van de voorstellen. Het volledige dossier werd aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) bezorgd.

Wat is de stand van zaken betreffende het kruispunt? Werden er inmiddels aanpassingen doorgevoerd, of zijn er aanpassingen gepland? Zo ja, graag een overzicht van de aanpassingen. Zo neen, waarom niet?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 763 van 13 februari 2017

van **ANNICK DE RIDDER**

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een reeks mogelijke maatregelen onderzocht om met kleine ingrepen het aantal mogelijke conflicten te reduceren. Er werden in het verleden reeds heel wat infrastructurele maatregelen doorgevoerd ter bescherming van de zwakke weggebruiker. Zo werd de doortocht enkele jaren geleden heringericht. Daarbij werden de fietspaden van de weg gescheiden en verhoogd aangelegd. Helaas hebben deze het ongeval niet kunnen voorkomen.

Een eerste extra mogelijkheid die onderzocht is geweest door het AWV, in samenwerking met het BIVV, is de piste van het "Vierkant groen" of "Alle Fietzers Tegelijk Groen" (AFTG). Dit zijn benamingen voor een exclusieve groenfase voor alle zwakke weggebruikers. Door de complexiteit van het kruispunt, met een grote stroom aan gemotoriseerd en gecombineerd verkeer is deze oplossing helaas niet toepasbaar.

Ook werd de mogelijkheid onderzocht om het rechtsafslaand verkeer conflictvrij te laten verlopen. Voor een aparte afslagstrook is de beschikbare ruimte helaas te beperkt, zelfs als hiervoor het tramhokje zou worden verwijderd. Uit verkeerstellingen, uitgevoerd in oktober 2016, is bovendien gebleken dat het kruispunt nu al zeer dicht aanleunt tegen een verzadigingsgraad van 0,8. Dit leidt momenteel reeds tot langere (tijdelijke) wachtrijen. Het weghalen van conflicten door aparte groentijden te voorzien binnen de bestaande kruispuntinrichting zou dus tot een structureel capaciteitstekort leiden. Dit zou tot gevolg hebben dat er structurele files ontstaan die mogelijks ook invloed zullen hebben op de omliggende kruispunten. Structurele files leiden ook tot oneigenlijk gebruik van sluiptwegen doorheen de woonstraten. Deze conflictvrije regeling zal ook mogelijke roodlichtnegatie veroorzaken, zowel bij de fietsers en voetgangers als bij gemotoriseerd verkeer. Zij zullen de indruk krijgen om "onnodig" voor rood te staan.

Het verwijderen van het tramhokje louter omwille van de zichtbaarheid werd ook niet weerhouden. Het tramhokje geeft immers duidelijk aan waar de wachtzone is voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Op deze wijze worden fietsers niet gehinderd door wachtende reizigers. Het wegnemen van het tramhokje zal de leesbaarheid van de weginfrastructuur juist negatief beïnvloeden, en weegt dus niet op tegenover een beperkte winst naar zichtbaarheid.

Een vierde mogelijkheid is het verduidelijken van de fietsmarkeringen. Deze optie werd in het onderzoek weerhouden als een oplossing met toegevoegde waarde. De fietspaden die de N12 volgen, inclusief waar deze de kruispunten passeren, zullen gemarkeerd worden met een rode slemlaag, om de aanwezigheid van fietsers extra te benadrukken. Deze maatregel zal worden uitgevoerd zodra de weersomstandigheden het toelaten.