

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1015
van **FREYA SAEYS**
datum: 21 maart 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Infrastructuur gewestwegen in dorpskernen - Beleidsvisie

Op 12 december 2015 overleed een fietser na aanrijding door een vrachtwagen op de Sint-Gillislaan, de gewestweg gelegen tussen Lebbeke en Dendermonde. Dat gebeurde op het stuk van 750 meter zonder fietspaden. Tegenwoordig is fietsen langs deze en andere gewestwegen vaak een hele onderneming aangezien de weginfrastructuur en -inrichting op sommige stukken volledig afgestemd is op het autoverkeer. Bovendien is het in sommige gevallen, desgevallend ook bij het ongeval op de Sint-Gillislaan, niet duidelijk waar en of fietsers hier ook mogen rijden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is belast met de veilige en duurzame mobiliteit van alle weggebruikers in Vlaanderen. Niet alleen organiseert het Agentschap een vlot en veilig werkverkeer, het verstrekt en verzekert ook communicatie. Daarnaast stelt het Agentschap objectieve investeringsprogramma's op voor de weginfrastructuur en probeert het het beleid ook mee vorm te geven. Desondanks kan het Agentschap in sommige gevallen geen concrete maatregelen uitwerken aangezien het "ontbreekt aan een algemene Vlaamse visie".

In het fietsvademeccum (versie 2014) vinden we echter enkele richtlijnen terug voor fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden van maximum 50 km/uur. Deze vademecums zijn praktijkgerichte handleidingen voor het ontwerp van degelijke mobiliteitsinfrastructuur. Daarin kunnen we lezen dat "binnen verblijfsgebieden het algemene principe geldt dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld. Omdat in een dergelijk gebied omwille van de vele aanpalende functies en erftoegangen nu eenmaal meer potentiële conflictpunten voorkomen, is het veiliger de snelheid van het autoverkeer af te remmen tot 50 km/uur en de potentiële conflicten duidelijk te presenteren. Anderzijds laat 50 km/uur nog geen menging toe. Fietsvoorzieningen blijven noodzakelijk. De keuze wordt bepaald door de plaatselijke ruimtelijke context en de verkeerskenmerken."

1. Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot een algemene Vlaamse visie inzake de weginfrastructuur van gewestwegen bij het doorkruisen van dorpskernen? Is er reeds een richtlijn/omzendbrief in voorbereiding? Hoe bekijkt of analyseert de minister deze problematiek?
2. Is het fietsvademeccum een bindend afwegingskader voor lokale besturen? Hoe verantwoordt het gewest zich indien onvoldoende rekening gehouden wordt met het vademecum op het terrein?

3. Hoe verloopt de analyse van een dodelijk ongeval op een gewestweg? Wordt er systematisch geanalyseerd op welke manier daar lessen uit getrokken kunnen worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1015 van 21 maart 2017

van **FREYA SAEYS**

1. Bij het doorkruisen van dorpskernen ("de doortochten") wordt het ontwerp van de weginfrastructuur in samenwerking met de lokale besturen opgemaakt. Deze manier van werken maakt het mogelijk om een ontwerp op te maken dat specifiek aan de lokale situatie is aangepast. Het wegontwerp wordt besproken binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en nadien voor advies aan de Kwaliteitsadviseur voorgelegd. In de samenwerkingsovereenkomst die met het lokale bestuur wordt afgesloten, is opgenomen aan welke eisen de infrastructurele maatregelen moeten voldoen:

- een snelheidsremmend effect hebben;
- meer plaats bieden aan voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers;
- de onderlinge zichtbaarheid van de weggebruikers verbeteren;
- de oversteekbaarheid van de weg door de zachte weggebruikers verbeteren;
- het woonklimaat gunstig beïnvloeden;
- de voorzieningen voor het openbaar vervoer inpassen.

Er zijn geen plannen om deze richtlijnen voor het ontwerpen van doortochten in een specifieke richtlijn of omzendbrief op te nemen.

2. Het Vademecum Fietsvoorzieningen bevat aanbevelingen, maar is geen bindend afwegingskader voor lokale besturen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) streeft ernaar de aanbevelingen in het Vademecum Fietsvoorzieningen maximaal toe te passen. Afwijkingen worden besproken en gemotiveerd binnen de GBC of Provinciale Commissie voor de Verkeersveiligheid (PCV).

3. Ongevallendata van dodelijke en niet-dodelijk ongevallen worden jaarlijks geaggregeerd om gevaarlijke punten op gewest- en autosnelwegen in kaart te brengen. Op basis van de gegevens richt AWV gevaarlijke punten en zones opnieuw in. Er gaat extra aandacht naar locaties waar zwakke weggebruikers het slachtoffer worden van de verkeerssituatie. Bij aanpassingswerken wordt rekening gehouden met de principes uit het handboek 'vergevingsgezinde wegen'. De vorm, de functie en het gebruik van de infrastructuur moeten zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd, zodat een leesbare weginrichting automatisch leidt tot een gepast en correcte gebruik.

Bij de herinrichting van een gevaarlijk punt of zone wordt nogmaals gedetailleerd gekeken naar de ongevalgegevens en de betrokken weggebruikers. Zo kunnen indien nodig, specifiek maatregelen worden uitgewerkt die gericht zijn op bepaalde type weggebruikers.