

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 141

van **YASMINE KHERBACHE**

datum: 23 oktober 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Bisschoppenhoflaan Antwerpen - Verkeersveiligheidsinspectie

Het Antwerps stadsbestuur en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beslisten om niet in te gaan op de vraag van het district Deurne om de snelheid op de Bisschoppenhoflaan te verlagen naar 50 kilometer per uur, aldus Gazet van Antwerpen dd. 18 oktober 2017. Bovendien zouden er geen extra verkeerslichten komen aan de oversteekplaatsen. De beslissing valt te betreuren nadat onlangs verschillende verkeersdoden vielen in Antwerpen. Ook op de Bisschoppenhoflaan vielen reeds verschillende verkeersdoden.

Als reden geven het stadsbestuur en AWV aan dat een snelheidsverlaging nefast zou zijn voor de doorstroming van het verkeer. "Een straat met twee keer twee rijstroken en een middenberm laat 70 kilometer per uur toe", zegt een woordvoerder van AWV. Het is betreurenswaardig dat doorstroming het haalt van verkeersveiligheid. Ook op de vraag van het district om in verkeerslichten te voorzien op de Bisschoppenhoflaan aan de kruispunten met de Oude Bosuilbaan, Santvoortbeeklaan en Kruiningenstraat, waar geen zebrapaden meer liggen, gaat AWV (voorlopig) niet in. "Het verkeerslicht aan de Kruiningenstraat staat in het kader van een mobiliteitsstudie over de ontsluiting van de industriezone on hold", aldus AWV. "Aan de Oude Bosuilbaan zijn er te weinig overstekers om verkeerslichten te rechtvaardigen, maar we wachten daarvoor nog een evaluatie af."

Fiche 08 van het Vlaams huis voor de Verkeersveiligheid bepaalt het volgende: "Veilige wegen kunnen verkeersonveilige situaties vermijden en voorkomen. Verkeersveiligheidsaudits vormen de basis van het ontwerpproces voor hoofdwegen. Ook bij ontwerpen op het onderliggende wegennet kijken we proactief naar alle verkeersveiligheidsaspecten. Concreet is de ambitie om met wegenwerken het verkeer veiliger te maken. Op specifieke locaties voeren we bovendien verkeersveiligheidsinspecties uit om de bestaande weginfrastructuur verder te verbeteren. De locaties worden geselecteerd op basis van een objectieve classificatie van het wegennet. Permanent wordt ingezet op wegeninspecties langs de gewestwegen."

De VVI (verkeersveiligheidsinspectie) houdt in dat het bestaande wegennet visueel gecontroleerd wordt op gebreken van diverse aard (bv. gebreken met betrekking tot toestand van het wegdek, verticale signalisatie, afscherpende constructies, verlichting...). Een VVI kan worden uitgevoerd op een geheel netwerk, maar ook op wegsecties met een bovengemiddeld aantal ongevallen.

Het toepassingsgebied voor het uitvoeren van de VVI's zal worden uitgebreid tot alle hoofdwegen

1. Worden er reeds systematisch VVI's uitgevoerd op alle hoofdwegen?
2. Is er op de betrokken weg onlangs een VVI zoals bepaald in fiche 08 uitgevoerd?
Indien ja:
 - a) wanneer werd deze uitgevoerd;
 - b) wordt tijdens deze inspectie ook gekeken naar verkeersveiligheid;
 - c) wordt tijdens deze inspectie ook gekeken naar het snelheidsregime;
 - d) wordt tijdens deze inspectie ook gekeken naar de software op de weg zoals verkeerslichten;
 - e) wat waren de voornaamste punten die uit deze inspectie kwamen. Is daar opvolging van gebeurd;
 - f) zijn er infrastructurele aanpassingen geweest ten gevolge van deze inspectie;
 - g) indien er geen inspectie werd uitgevoerd, is er dan via een andere systematiek gekeken naar de verkeersveiligheid op die baan? Zo ja, hoe?
3. Sinds het zwartepuntenprogramma is afgewerkt, werkt de minister met een dynamische lijst die jaarlijks wordt geüpdatet.

Maakt de desbetreffende weg nu (of in het verleden) deel uit van deze lijst?
4. Kan de minister de verkeersveiligheidstatistieken geven van de laatste vijf jaar?
 - a) Daarin graag een onderscheid per jaar naar ongevallen waarbij zwakke weggebruikers betrokken waren?
 - b) Graag per jaar hoeveel zwaar- en lichtgewonden?
5. Wanneer loopt de evaluatie af met betrekking tot het al dan niet plaatsen van verkeerslichten aan de Oude Bosuilbaan?

ANTWOORD

op vraag nr. 141 van 23 oktober 2017

van **YASMINE KHERBACHE**

1. Het toepassingsgebied voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties werd vastgelegd in het decreet van 17 juni 2011 omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en in het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 ter uitvoering van dit decreet. Het toepassingsgebied werd hierin vastgelegd als de wegen behorende tot het TENT-netwerk (Trans-Europese Netwerk).

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen werd beloofd om het toepassingsgebied uit te breiden naar andere specifieke locaties. Hiervoor worden momenteel de eerste stappen gezet. Het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties is namelijk gebaseerd op een objectieve classificatie van de verkeersveiligheid van het toepassingsgebied. Momenteel zijn mijn diensten bezig met de uitbreiding van deze studie.

- 2+5. Er is geen verkeersveiligheidsinspectie uitgevoerd op de betrokken weg.

De aangehaalde oversteekplaatsen op de Bisschoppenhoflaan werden besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van 18 oktober 2011, 20 december 2011, 19 september 2012, 10 december 2013 en 17 september 2014. Hierin werden een aantal maatregelen besproken, zoals het voorzien van doorgangen in de middenberm en het plaatsen van verkeerslichten.

Deze maatregelen werden niet allemaal onmiddellijk uitgevoerd, omwille van een studie betreffende de ontwikkeling 'Kanaalkant' in opdracht van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) die nog lopende is. In deze studie wordt o.a. een nieuwe aansluiting op de Bisschoppenhoflaan onderzocht. Afhankelijk van de resultaten van deze studie kan voor deze ruimere zone beslist worden waar er best verkeerslichten bijgeplaatst worden. Deze studie wordt momenteel afgerond.

3. De Bisschoppenhoflaan maakt deel uit van deze puntenlijst.
4. In onderstaande tabel worden het aantal gelokaliseerde letselongevallen (en slachtoffers) weergegeven op de Bisschoppenhoflaan voor de laatste vijf jaren (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium).

	2012	2013	2014	2015	2016
Aantal letselongevallen	49	48	35	27	36
Aantal letselongevallen met kwetsbare weggebruikers ((brom)fietzers en voetgangers)	30	25	21	13	21
Aantal verkeersdoden	0	0	1	0	1
Aantal zwaargewonden	10	5	3	3	2
Aantal lichtgewonden	49	53	40	30	43