Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 600
van **WOUTER VANBESIEN**
datum: 30 januari 2018

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Bisschoppenhoflaan Antwerpen - Afwerking en inrichting fietspad

Het fietspad van de Bisschoppenhoflaan in Antwerpen ligt er na meer dan zeven maanden wegenwerken nog steeds onafgewerkt bij. Ook aan het voetpad ter hoogte van het Sportpaleis vinden geregeld herstelwerken plaats. De signalisatie van de werken verloopt niet altijd optimaal, de signalisatieborden worden soms laattijdig verwijderd.

Het fietsverkeer op de laan is verdrievoudigd op een aantal jaren tijd. Tegelijkertijd gebeurden er tientallen ongevallen met fietsers, jammer genoeg vaak met fietsers die tegen de richting rijden op het éénrichtingsfietspad. Het wijst op de behoefte van de fietsers aan dubbelrichtingsfietspaden, inclusief veilige oversteken.

Om de veiligheid te garanderen, zou de snelheid van het autoverkeer tussen de Merksemsesteenweg/Bisschoppenhoflaan tot de Kruningerstraat best beperkt worden tot 50 kilometer per uur in plaats van 70 kilometer per uur. Dit omwille van de hoge densiteit aan woningen, winkels en twee woon- en zorgcentra.

1. Hoe komt het dat dit fietspad op deze belangrijke fiets-as meer dan zeven maanden lang onafgewerkt is gebleven?
2. Het fietspad werd opgebroken bij aanvang van de werken, maar op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staat dat ze het fietspad pas in de laatste fase hebben aangepakt.

   Waarom werd het fietspad zo vroeg opengebroken en werd er niet gewacht totdat de voorbereidingen voor de laatste fase moesten beginnen?
3. Op welke manier kan aan de fietser, tijdens werken, beter comfort en veiligheid geboden worden? Zijn hiervoor bij deze werken alle mogelijkheden benut?
4. Het districtsbestuur van Deurne is voorstander van 50 km/u op de Bisschoppenhoflaan.

   Waarom wordt er niet gekozen voor dit snelheidsregime?
5. Waarom wordt er niet gekozen voor dubbelrichtingsfietspaden?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 600 van 30 januari 2018
van **WOUTER VANBESIEN**

---

1. De lange duur van de werken is te wijten aan het feit dat de nutsleidingen hier onder het fietspad moesten worden aangelegd. De nutsmaatschappijen hadden voor die aanleg ongeveer een half jaar nodig. Dat is van in het begin zo voorzien en tijdig en breed gecommuniceerd. De opbraak van het fietspad is gebeurd net voor de werken van de nutsmaatschappijen toen het fietspad hoe dan ook moest worden afgesloten voor de werken aan de parkeerstrook. De opbraak voorzien in deze fase liet namelijk toe dat de nutsmaatschappijen sneller aan de slag konden. De afwerking van het fietspad was uiteraard voorzien na de aanleg van alle leidingen in december. De nutswerken werden in december afgerond, conform de planning die hierover steeds is gecommuniceerd. Door de slechte weersomstandigheden kon er tot op vandaag echter geen nieuwe toplaag worden gelegd. Intussen is ook gebleken dat de werken van de nutsmaatschappijen behoorlijk wat schade hebben veroorzaakt aan het voetpad, waardoor de stad Antwerpen en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beslist hebben om met het oog op een duurzaam en kwalitatief resultaat het voetpad volledig te vernieuwen.

2. Het fietspad werd niet opgebroken bij de aanvang van de werken, maar tijdens de tweede fase van de werken toen het zich al in de werkzone van AWV bevond en dit ter voorbereiding van de aanleg van de nutsleidingen. In de laatste fase (na de nutsmaatschappijen) zou de afwerking van het fietspad gebeuren.

3. We willen alle weggebruikers, maar in het bijzonder de meest kwetsbare, zoals fietsers en voetgangers, tijdens werken uiteraard voldoende comfort en veiligheid bieden. Daartoe wordt ingezet op tijdelijke en duidelijke communicatie, duidelijke signalisatie, een aangepaste planning, enz. In deze werf ondervinden fietsers natuurlijk het meeste hinder daar de werken voornamelijk in het fietspad zijn gesitueerd. In voorbereiding van deze werf is uitgebreid nagegaan wat de beste oplossing was. Voor fietsers is er gezorgd dat er steeds doorgang mogelijk was, zij het gedurende bepaalde fases gedeeld met de voetgangers. De signalisatieplannen werden met alle betrokkenen besproken en de principes werden ook afgesproken op de werkgroep Impactmanagement.

4. I.v.m. het snelheidsregime op de Bisschoppenhoflaan: het Agentschap Wegen en Verkeer heeft hierover overlegd met de stad Antwerpen en beide zijn van mening dat het wegbeeld niet overeenstemt met een regime van 50 km/u aangezien het hier een weg betreft met 2x2 rijstroken gescheiden door een middenberm.

5. Wat de dubbelrichtingsfietspaden betreft: het voorzien van dubbelrichtingsfietspaden houdt wel wat veiligheidsrisico's in, waarbij niet enkel aan de kruispunten moet worden bekeken of alle oversteekplaatsen dubbelrichting kunnen worden ingericht, maar op de Bisschoppenhoflaan zijn er ook bijzonder veel erftoegangen van private percelen en bedrijven. Hierdoor zijn dubbelrichtingsfietspaden hier niet wenselijk gelet op de risico’s voor de verkeersveiligheid.