

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1405  
van **MARIUS MEREMANS**  
datum: 7 juni 2017

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*Sint-Gillislaan Dendermonde - Verkeersveiligheid fietsers (2)*

De Sint-Gillislaan in Dendermonde fungeert als verbindingsweg voor zowel school- als woon-werkverkeer voor zowel auto's als fietsers. Door het ontbreken van een fietssuggestiestrook gebeuren hier meermaals ongelukken.

Vanuit de stad luidt de vraag om een meer verkeersveiligheid op deze weg voor fietsers. Daartoe is één van de voorstellen het aanleggen van fietssuggestiestroken. Uit een eerdere vraag (schriftelijke vraag nr. 994 van 16 maart 2017) van collega Rzoska bleek dit toen niet mogelijk.

Ondertussen heeft de minister wel sinds kort een nieuw vademecum fietsvoorzieningen dat de dat uniforme, objectieve criteria voor het gebruik van fietssuggestiestroken gewijzigd heeft.

Ondanks de asmarkering op de rijbaan zijn fietssuggestiestroken hier een mogelijke maatregel om de overgang tussen aan- of vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer op een veilige wijze te laten gebeuren. De huidige overgang tussen het fietspad en het gemengd verkeer is gevoelig voor ongevallen.

Het voornaamste tegenargument van de minister voor het niet plaatsen van fietssuggestiestroken, zo blijkt uit het antwoord op dezelfde vraag van collega Rzoska, is de huidige asmarkering. We kunnen ons de vraag stellen in hoeverre het belang van het behouden van de asmarkering het belang van nieuwe fietssuggestiestroken overstijgt.

Tot slot antwoordde de minister ook nog het volgend op de vraag van collega Rzoska: "Fietssuggestiestroken zijn mogelijk, maar zijn momenteel nog niet aangebracht. Hiervoor wordt gewacht op de eindnota en de conclusies van het onderzoek van de stad."

Omwille van de geplande wijziging in de circulatie in een deel van Sint-Gillis Dendermonde zal de Sint-Gillislaan meer doorgaand autoverkeer te verwerken krijgen, wat de veiligheid van de fietsers daar niet ten goede zal komen.

1. In welke mate is het momenteel, met het nieuwe vademecum, mogelijk om fietssuggestiestroken aan te brengen op de Sint-Gillislaan te Dendermonde?

- a) Zo ja, worden er concrete maatregelen genomen om de overgang tussen vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer via fietssuggestiestroken veiliger te maken?
  - b) Zo ja, in welke mate is het mogelijk om de hele afstand tussen de fietspaden van de Sint-Gillislaan en de Heirbaan te voorzien van fietssuggestiestroken?
  - c) Zo niet, in hoeverre is het behoud van de asmarkering relevant gezien de Sint-Gillislaan vooral gebruikt wordt door lokaal verkeer? Zijn naast de asmarkering nog andere argumenten voor het niet plaatsen van de suggestiestroken?
  - d) Zo niet, welke andere maatregelen kunnen er genomen worden om de veiligheid van de fietsers daar toch te verbeteren?
2. Bestaat de mogelijkheid dat de stad Dendermonde het beheer van dit deel van de gewestweg overneemt? Zo ja, is hierover reeds overleg gepleegd met de stad?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1405 van 7 juni 2017

van **MARIUS MEREMANS**

---

1. In het herziene vademecum fietsvoorzieningen wordt het toepassingsgebied van fietssuggestiestroken als volgt omschreven:

Fietssuggestiestroken zijn geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn.

Bij lage intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag gesteld worden. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2.000 en 5.000 pae/dag. Voor de aanleg van een fietssuggestiestrook in tegenrichting bij wegen met beperkt eenrichtingsverkeer, worden geen grenswaarden vooropgesteld.

Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/ h of minder. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen wegen binnen of buiten de bebouwde kom. Indien een asmarkering op de rijbaan aanwezig is, worden fietssuggestiestroken niet toegepast. Fietssuggestiestroken "trekken" het gemotoriseerde verkeer namelijk naar het midden van de rijbaan, terwijl een asmarkering het verkeer op zijn beurt opnieuw naar de fietssuggestiestrook duwt.

Fietssuggestiestroken zijn een goede maatregel om de overgang tussen aan -of vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer op een veilige wijze (= met rugdekking) te laten gebeuren.

Fietssuggestiestroken worden ook gebruikt bij beperkt eenrichtingsverkeer, waarbij een suggestiestrook wordt aangelegd voor fietsers die tegen de rijrichting rijden.

a-c) Om de situatie op het terrein te kunnen toetsen aan het criterium van 2.000 – 5.000 pae/dag te toetsen, dient een telling te worden gehouden. Deze gegevens worden in de loop van september verwacht.

d) De aanleg van verhoogd aanliggende fietspaden behoort tot de mogelijkheden, maar dit zal dan ten koste gaan van de aanwezige parkeerplaatsen.

2. Dit is niet opportuun. Het betreft immers een secundaire weg type II en geen lokale weg. Bovendien is de toepassing van het vademecum niet afhankelijk van de wegbeheerder.