

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1180
van **KOEN DANIËLS**
datum: 8 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

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

N403 Bagoniewijk Sint-Pauwels - Zebrapad en snelheidsverlaging

Net zoals het actiecomité Veilig Sinpals ben ik zeer begaan met de heraanleg van de N403/Zandstraat in Sint-Pauwels. Op verschillende fora en via verschillende kanalen heeft het actiecomité bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gepleit voor het behoud van het zebrapad ter hoogte van de Bagoniewijk op de N403 alsook voor het verlagen van de maximumsnelheid van 70km/u naar 50km/u. De combinatie van een zebrapad én een maximumsnelheid van 70km/u is gelet op de ongevallen in de recente geschiedenis geen optie meer voor de buurtbewoners en is ook verkeerstechnisch geen goede zaak. Bestuurders van voertuigen zouden voorrang moeten verlenen aan voetgangers aan het zebrapad, maar stoppen aan die snelheid is niet evident.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) opteert er nu voor om niet in een zebrapad te voorzien en enkel in een middeneiland in combinatie met 70km/u. Dit wil zeggen dat een volledige wijk (want de straat is de ontsluiting van een volledige wijk) geen veilige oversteekplaats heeft voor zwakke weggebruikers. Het wekt ook enige verbazing dat dit plan werd goedgekeurd in de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) die is samengesteld uit een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, een vertegenwoordiger van AWV, een vertegenwoordiger van De Lijn, een vertegenwoordiger van het Departement Omgeving, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n) en een vertegenwoordiger van de betrokken provincie(s).

Zijn onderstaande alternatieven overwogen? Wat is de reden per alternatief dat ze niet in aanmerking werden genomen?

1. Een volwaardig kruispunt met verkeerslichten en zebrapaden.
2. Verkeerslichten met een drukknop voor voetgangers en fietsers die van of naar de Bagonie willen en detectielussen in het wegdek voor voertuigen.
3. Het snelheidsregime verlagen naar 50 km/u zodat auto's kunnen stoppen voor een zebrapad (in dat geval zal de gemeente wel voldoende moeten toezien op de snelheid via de politie of met een vaste camera of trajectcontroles).

ANTWOORD

op vraag nr. 1180 van 8 juni 2018

van **KOEN DANIËLS**

Aangezien de heraanleg van de N403 pas gepland is na 2020 zal op korte termijn zowel het snelheidsregime op het betrokken wegvak als de noodzaak van een zebrapad besproken worden van de PCV op 4 september 2018. Afhankelijk van de uitkomst van deze bespreking, zou dit kunnen leiden tot een aanpassing van de plannen voor de geplande heraanleg

Ik wil er echter op wijzen dat het huidige ontwerp voor de heraanleg van de N403 reeds door alle partijen, dus ook de gemeente, is goedgekeurd door de RMC.

Hierna volgt de overweging die destijds gebruikt is in de beoordeling van mogelijke alternatieven:

- Een volwaardig kruispunt met verkeerslichten

De N403 is in het mobiliteitsplan opgenomen als secundaire weg type II. De aantakking van de Bagoniewijk is een lokale weg type III. Dit wil zeggen dat deze weg de ontsluiting van de wijk als doel heeft. Dit type kruispunt wordt standaard niet voorzien van verkeerslichten.

- Verkeerslicht met een drukknop voor voetgangers en fietsers die van of naar de Bagonie willen en detectielussen in het wegdek voor voertuigen

Deze vraag naar lichten met een drukknop is pas gesteld toen bleek dat het bestaande zebrapad in de zone 70km/u zou worden vervangen door een verhoogd middeneiland. Ervaringen op andere locaties met lichten en drukknop voor voetgangers, tonen aan dat de voetgangers niet steeds het groen afwachten, en al sneller oversteken waardoor de wagens onnodig voor rood komen te staan. De frustraties hierdoor leiden op termijn tot roodnegatie door de wagens.

Volgens mijn administratie wordt de meerwaarde van een verhoogd middeneiland (zonder zebrapad) onderschat door de meeste omwonenden, ook in andere projecten, zolang deze oplossing alleen op plan staat. Zodra deze oplossing ergens wordt uitgevoerd, zijn de meningen eerder positief. Het verhoogd middeneiland geeft immers de mogelijkheid om slechts één rijstrook per keer te moeten overzien en oversteken, en geeft de kans om zich veilig op te stellen tussen de rijstroken (middeneiland is voldoende breed).

- Het snelheidsregime verlagen naar 50 km/u

Dit is overwogen bij de opmaak van de startnota. Toen zijn immers de nieuwe grenzen van de bebouwde kom en de snelheidsregimes vastgelegd. De projectzone bevindt zich tussen de kernen van Kemzeke en deze van Sint-Pauwels. Ter hoogte van deze kernen is er een bebouwde kom afgebakend van telkens ongeveer 1 km, met bijhorende snelheidsbeperking van 50km/u. De tussenliggende zone, de projectzone, is ongeveer 1,5 km lang. Indien deze over de volledige lengte van 70kmh naar 50kmh gaat, dan bedraagt de totale lengte van de zone 50km/u 3,5 km. Op deze secundaire weg is dit moeilijk te verantwoorden, af te dwingen en te

handhaven. Om die reden is er gekozen voor twee duidelijke kernen, met afbakening, zodat op zijn minst in deze kernen de chauffeurs duidelijk merken dat hun snelheid naar beneden moet. Een oplossing met trajectcontrole is moeilijk toepasbaar in deze zone met vrij veel in- en uitritten. Te veel wagens zijn bestemmingsverkeer en vallen uit de trajectcontrole uit.