

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 2

van **KARIN BROUWERS**

datum: 24 september 2018

aan **BEN WEYTS**

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

N21 Boortmeerbeek/Haacht - Verkeersveiligheid fietsers

Fietsveiligheid blijft een probleem. De helft van de Vlamingen vindt het niet veilig om te fietsen. Vier op de tien Vlamingen vinden het niet veilig genoeg om hun kinderen met de fiets naar school te laten gaan. Dit subjectief aanvoelen wordt gestaafd door de objectieve cijfers voor Vlaanderen. Terwijl het totale aantal doden en zwaargewonden in het verkeer terugloopt met 28,4% in de periode 2010-2017, neemt het aantal dodelijk en zwaargewonde fietsers in diezelfde periode met 1,5% toe. Het aandeel fietsers in het totale aantal dodelijk en zwaargewonde slachtoffers stijgt zo van 20% in 2010 tot 29% in 2017. Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias zijn in de eerste helft van 2018 bovendien een derde meer fietsers omgekomen dan in dezelfde periode van 2017.

Fietsveiligheid is in de eerste plaats een kwestie van een veilige infrastructuur. We zien jammer genoeg al te vaak dat ongevallen op dezelfde plaatsen voorvallen. Een van die plaatsen is de N21 in Boortmeerbeek. Vanaf de rotonde in Haacht tot bijna aan Kampenhout Sas is er alleen een fietssuggestiestrook. Over die smalle fietssuggestiestrook rijden dagelijks honderden scholieren en fietspendelaars, terwijl het verkeer rakelings langs hen raast. De situatie is er erg gevaarlijk. In het weekend van 22 september kwam een vijftienjarige jongen om het leven nadat hij er met zijn fiets door een auto werd aangereden. Drie jaar eerder kwam vlakbij in Haacht ook een jongen van zestien jaar om toen hij op de fiets werd aangereden.

We vinden de N21 in Boortmeerbeek/Haacht niet terug op de dynamische lijst van zwarte punten.

1. Waarom staat de N21 ter hoogte van Boortmeerbeek/Haacht niet op de dynamische lijst van zwarte punten? Zal de weg na dit nieuwe dodelijke ongeval worden toegevoegd aan de lijst?
2. Plant de minister er op korte termijn maatregelen om de veiligheid voor fietsers te verhogen? Zo ja, wanneer en welke? Zo neen, waarom niet?
3. Zal de onderregistratie van fietsongevallen opnieuw gecompenseerd worden bij het opstellen van de lijst met zwarte punten?

ANTWOORD

op vraag nr. 2 van 24 september 2018

van **KARIN BROUWERS**

1. De dynamische lijst van gevaarlijke punten wordt opgemaakt op basis van de ongevalsgegevens over een periode van 3 jaar. Als een locatie een prioriteitswaarde van 15 of meer haalt, wordt deze locatie als een gevaarlijk punt beschouwd en op de dynamische lijst opgenomen. Deze prioriteitswaarde wordt bepaald door het totaal aantal licht en zwaar gekwetste en overleden slachtoffers van alle geregistreerde letselongevallen.

Dat deze locatie niet op de meest recente lijst van gevaarlijke punten staat, betekent dat de prioriteitswaarde minder dan 15 bedraagt. Eén ongeval met een dodelijk slachtoffer geeft ook geen zekerheid dat de locatie op een volgende dynamische lijst wel opgenomen wordt.

2. AWW heeft contact opgenomen met de lokale politie om meer inzicht in de omstandigheden van het ongeval te krijgen. Op basis van deze informatie zullen mogelijke maatregelen onderzocht worden. Daarna worden deze in overleg met de lokale overheid en lokale politie op een vergadering van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid, ten laatste in november, besproken. Hierbij zal de nadruk liggen op aanpassingen en verbeteringen die op (heel) korte termijn kunnen gerealiseerd worden.
3. Waar Vlaanderen in een recent verleden tot de slechtste leerlingen van de klas van de Europese Unie behoorde inzake verkeersveiligheid kunnen vandaag veel betere cijfers worden voorgelegd. Bij een analyse van de cijfers ziet men dat alle vervoersmodi een daling van de verkeersongevallen kunnen voorleggen, maar dat de grootste daling vooral bij het gemotoriseerde vervoer te vinden is. Ik wil dat elke modus evenredig kan profiteren van de ontstane verkeersveiligheidscultuur.

Voor de duidelijkheid, bij de berekeningswijze van de gevaarlijke punten, als input voor de opmaak van de lijst van zwarte punten, werd in het verleden geen onderscheid gemaakt naar de vervoerswijze van de slachtoffers. Wel werd in de aanpak van de in kaart gebrachte zwarte punten prioriteit gegeven aan de uitvoering van die punten met letselongevallen waar fietsers betrokken waren.

Ik wil bij de opmaak van de eerstvolgende dynamische lijst verder gaan en nog meer inzetten op de aanpak van zwarte punten voor kwetsbare weggebruikers (zowel de fietser als voetganger).

Ik heb het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gevraagd hiervoor om een methodologie uit te werken.