

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 34
van **MARINO KEULEN**
datum: 10 oktober 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Verkeersveiligheid motorrijders - Suggestiestrook op autosnelwegen en gewestwegen

In Hasselt werd recent het voorstel voor aparte rijstroken voor motorrijders gelanceerd. Deze motorsuggestiestroken bevinden zich tussen de beide rijstroken in en zijn geschikt voor wegen van het type 2x2-rijstroken. Deze suggestiestrook wordt aangebracht met een verf met grovere korrel zodat er minder slipgevaar is. Op die manier kunnen motorrijders zich veilig doorheen het verkeer begeven bij file, zo is de gedachtegang.

Tijdens deze legislatuur hebben we in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken een interessante hoorzitting gehad over een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid (29 juni 2017). Toen opperde men vooral de piste van het gemengd gebruik van busbanen (voor openbaar vervoer en voor motorrijders).

Een motorsuggestiestrook, die duidelijk zichtbaar is door een gekleurde wegmarkering, lijkt een veel interessanter voorstel.

1. Ziet de minister enig heil in dit voorstel om de verkeersveiligheid van motorrijders in files te verhogen?
2. Uit de hoorzitting van 29 juni 2017 bleek dat de belangenorganisatie van de motorrijders een busbaan veiliger vond dan tussen twee rijstroken.

Is hierover in Vlaanderen onderzoek gedaan?

ANTWOORD

op vraag nr. 34 van 10 oktober 2018

van **MARINO KEULEN**

1. Het aanbrengen van een suggestiestrook voor motorrijders lijkt mij geen goede oplossing om de veiligheid van motorrijders te verhogen.

Een "suggestiestrook voor motorrijders" is niet voorzien in het verkeersreglement. Dit heeft tot gevolg dat dergelijke stroken geen (gedrags)regels kunnen opleggen aan de weggebruikers: noch aan de motorfietzers (zij moeten er dus geen gebruik van maken), noch aan de andere weggebruikers (zij mogen er zonder meer overrijden). Dit zal leiden tot een vals gevoel van veiligheid.

De resultaten van de diepteanalyse (Motorcycle accident causation, BIVV, 2013) van (zware) ongevallen met motorrijders suggereren dat het aan filefilteren verbonden risico minder hoog is dan soms wordt gedacht. Daarnaast blijkt uit de "Snelheidsmeting motorrijders 2014 - Resultaten van de eerste gedragsmeting snelheid van motorrijders in België (BIVV)" onder meer dat veel motorrijders te snel reden op de autosnelwegen tijdens het file filteren. *"De gemiddelde snelheid tijdens het filefilteren op autosnelwegen was 70 km/u en een derde van de motorrijders reed meer dan 80 km/u tijdens het file filteren."* Dit ligt ver boven de toegelaten snelheid van 50 km/u bij het file filteren. Waarnaast de snelheidslimiet van 50km/u tevens de voorwaarde geldt dat het snelheidsverschil met de andere weggebruikers niet meer dan 20 km/u mag bedragen. Dit betekent dus dat filefilteren eigenlijk pas toegelaten is als de verkeersstroom trager rijdt dan 50 km/u; zo niet is het in theorie niet toegelaten om te filefilteren.

De vraag rijst dan of een aparte strook voor motorrijders deze hogere snelheden niet verder in de hand zal werken. Bij file zouden motorrijders zich dan misschien wel veilig doorheen het verkeer kunnen begeven, de extra strook zal voor motorrijders echter een groter snelheidsverschil creëren met het andere gemotoriseerde verkeer in file. Dit snelheidsverschil zorgt voor bijkomende verkeersveiligheidsrisico's.

2. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is niet op de hoogte van onderzoek dat hierover zou zijn uitgevoerd.