

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 569

van **MARTINE FOURNIER**

datum: 12 februari 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Trajectcontrole Diksmuide - Locaties

In de media was er onlangs een discussie tussen de burgemeester van Diksmuide en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken over de locaties van de trajectcontroles. De burgemeester stelde op de VRT dat er meer geflitst wordt tussen de velden dan in de dorpskernen. De kritiek dat de lokale overheden niet betrokken worden bij het plaatsen van de camera's pareerde de minister met te herhalen dat de locaties gekozen zijn op basis van de ongevallencijfers. In andere media wordt dan weer gemeld dat van de locaties van de 27 dodelijke ongevallen in Diksmuide van de voorbije jaren, slechts één locatie opgenomen is in de plaatsen van de trajectcontrole.

1. Hoeveel ongevallen zijn er de laatste vijf jaar (graag per jaar) gebeurd op het grondgebied van Diksmuide, respectievelijk voor:
 - a) N35: Esenweg, Gasthuisstraat, IJzerlaan, Kaaskerkestraat, Maria Doolaeghestraat, Pervijzestraat, Roeselarestraat, Veurnestraat;
 - b) N301: Klerkenstraat;
 - c) N302: Schoorbakkestraat;
 - d) N319: Alveringemstraat;
 - e) N355: Nieuwpoortstraat;
 - f) N363: Wijnendalestraat;
 - g) N364: Lostraat, Nieuwkapellestraat, Oudekapellestraat;
 - h) N369: Admiraal Ronarchstraat, De Breyne Peellaertstraat, Iepersteenweg, Oostendestraat, Woumenweg?
2. Hoeveel ongevallen zijn er de laatste vijf jaar (graag per jaar) gebeurd op de specifieke stukken van de trajectcontrole:
 - a) in de Oostendestraat (N369) vanaf het kruispunt Schorestraat tot aan het binnenkomen van het centrum van Diksmuide ter hoogte van de Keizerhoek;
 - b) in de Pervijzestraat (N35) vanaf het buitenrijden van Pervijze tot in Kaaskerke;
 - c) in de Woumenweg (N369) bij de doortocht van Woumen;
 - d) in de Esenweg (N35) vanaf het binnenrijden van Diksmuide tot voor de spoorweg;
 - e) de doortocht van Esen (N35);
 - f) de Wijnendalestraat (N363) vanaf het buitenrijden van Beerst tot op het grondgebied van Koekelare?
3. Waarom werd de lokale overheid niet betrokken bij de keuze van de locaties?

4. Op welke manier verwerken de diensten van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de ongevalgegevens om tot een overzicht van de gevaarlijke punten te komen?
5. Met welke ongevallen wordt rekening gehouden bij de bepaling van de locaties van de trajectcontroles?
6. Waar zijn de data van deze gegevens publiek beschikbaar? Indien dat niet het geval is, waarom niet?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 569 van 12 februari 2019

van **MARTINE FOURNIER**

1. AWV beschikt momenteel enkel over verwerkte cijfers voor de periode 2014-2016 van letselongevallen. De gegevens met betrekking tot 2017 zijn nog volop in verwerking. Binnen het tijdsbestek om deze vraag te beantwoorden was het niet mogelijk om deze gegevens toe te voegen aan onderstaand overzicht

- a. N35: Esenweg, Gasthuisstraat, IJzerlaan, Kaaskerkestraat, Maria Doolaeghestraat, Pervijzestraat, Roeselarestraat, Veurnestraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	22	23	5	1
2015	27	31	2	0
2016	9	8	1	0

- b. N301: Klerkenstraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	1	2	0	0
2015	1	0	1	0
2016	0	0	0	0

- c. N302: Schoorbakkestraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	2	1	0	1

2015	1	1	0	0
2016	1	0	0	1

d. N319: Alveringemstraat

Hier gebeurden geen letselongevallen tussen 2014-2016.

e. N355: Nieuwpoortstraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	5	9	0	0
2015	0	0	0	0
2016	1	1	0	0

f. N363: Wijnendalestraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	3	2	2	0
2015	5	6	0	0
2016	5	4	0	1

g. N364: Lostraat, Nieuwkapellestraat, Oudekapellestraat

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	0	0	0	0
2015	1	0	1	0
2016	1	0	2	2

h. N369: Admiraal Ronarchstraat, De Breyne Peellaertstraat, Iepersteenweg, Oostendestraat, Woumenweg

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	15	15	2	1
2015	17	23	5	1
2016	18	13	6	1

2. AWV beschikt momenteel enkel over verwerkte cijfers voor de periode 2014-2016 van letselongevallen. De gegevens met betrekking tot 2017 zijn nog volop in verwerking. Binnen het tijdsbestek om deze vraag te beantwoorden was het niet mogelijk om deze gegevens toe te voegen aan onderstaand overzicht

- a. in de Oostendestraat (N369) vanaf het kruispunt Schorestraat tot aan het binnenkomen van het centrum van Diksmuide ter hoogte van de Keizerhoek (N369 kmpt 21.92 - N369 kmpt 28.50)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	1	2	0	0
2015	8	11	2	0
2016	3	3	0	0

- b. in de Pervijzestraat (N35) vanaf het buitenrijden van Pervijze tot in Kaaskerke (N035 kmpt 16.35- kmpt 21.00)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	6	6	4	0
2015	11	14	2	0
2016	3	3	0	0

- c. in de Woumenweg (N369) bij de doortocht van Woumen (N369 kmpt 16.30 - N369 kmpt 17.90)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	3	4	1	0
2015	0	0	0	0
2016	4	3	1	0

- d. in de Esenweg (N35) vanaf het binnenrijden van Diksmuide tot voor de spoorweg (N035 kmpt 24.02 - N035 kmpt 24.67)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	0	0	0	0
2015	2	5	0	0
2016	0	0	0	0

- e. de doortocht van Esen (N35) (N035 kmpt 25.80 - N035 kmpt 27.10)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	1	1	0	0
2015	3	4	0	0
2016	4	3	1	0

- f. de Wijnendalestraat (N363) vanaf het buitenrijden van Beerst tot op het grondgebied van Koekelare (N363 kmpt 5.92 - N363 kmpt 11.66)

Jaar	Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden
2014	5	5	2	1
2015	4	4	1	0
2016	4	4	0	1

3. In het verleden plaatste AWW op eigen initiatief geen snelheidscamera's op gewestwegen, maar was de procedure vraagvolgend: zonder aanvraag vanuit steden en gemeenten of politie werd geen camera overwogen op gewestwegen. Vanaf 2011 was een gezamenlijke aanvraag vereist van de gemeente en de politiezone. De flitspalen in Diksmuide zijn er dus op die locaties gekomen op vraag van de gemeente en/of de politie. Ik heb in 2016 beslist om de bestaande flitscamera's op gewestwegen te digitaliseren en om te bouwen tot trajectcontrole. Alle trajecten vermeld in deelvraag 2 kaderen in deze beslissing. Het betreffen dus geen nieuwe locaties, maar locaties waar op vraag van de stad Diksmuide of de politie in het verleden een flitspaal geplaatst werd.
4. Ik verwijs hiervoor naar het omstandig antwoord in de commissie Openbare Werken van 22 maart 2018 bij de rapportering over de stand van zaken met betrekking tot de zwarte punten.
5. In geval van ombouw van een bestaande flitscamera, wordt er geen rekening gehouden met ongevallen. Bij de bepaling van nieuwe locaties zijn de cijfers m.b.t. letselongevallen wel een van de parameters.
6. De ongevallendata zijn niet publiek beschikbaar omdat hier persoonsgegevens aan vasthangen die in het kader van de gegevensbescherming en privacy niet zomaar kunnen vrijgegeven worden.