

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1036
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 18 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bredabaan Merksem - Verkeersveiligheid

De Merksemse Bredabaan werd in 2015 geleden in nieuwe staat opgeleverd, na een lange procedure om heraangelegd te worden. Begin 2019 stelde ik reeds een vraag over de lokale bezorgdheden over de veiligheid op deze belangrijke Antwerpse gewestweg en verkeersas (schriftelijke vraag nr. 554 van 8 februari 2019). Een van de kruispunten, Bredabaan N1 en Deurnsebaan N130, wordt als bijzonder gevaarlijk ervaren en is ook terug te vinden op de lijst met zwarte kruispunten. In minder dan een jaar tijd werden op dit kruispunt twee fietsers opgescheept door vrachtwagens.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) besliste om een verbod in te voeren waardoor vrachtwagens op het kruispunt niet meer rechts mogen afslaan. Op 17 juni was het een vrachtwagen die op het kruispunt linksaf sloeg en een tram vol in de flank reed. Gelukkig zonder al te grote gevolgen. Eerder werd door AWV al beslist de lichten op het kruispunt anders af te stellen. Het probleem blijft echter bestaan. Fietsers en voetgangers (en nu dus ook trams) die op de Bredabaan het kruispunt met de Deurnsebaan dwarsen, worden regelmatig geconfronteerd met wagens, bussen en vrachtwagens die nog snel linksaf willen draaien naar de Deurnsebaan. Dit kruispunt blijft zo enorm onveilig aanvoelen voor passanten, los van de verschillende andere verkeersproblemen op de Bredabaan en N130.

1. Kan versneld werk worden gemaakt van een veiligere verkeersafwikkeling voor elke weggebruiker op het kruispunt Bredabaan-Deurnsebaan in Merksem? Welke stappen werden al genomen? Welke quickwins op korte termijn, en structurele oplossingen op lange termijn, zullen worden onderzocht en ingevoerd?
2. Kan de minister meer uitleg geven over het ongeval op 17 juni op dit kruispunt? Welke schade was er aan het tramstel? Was er achteraf nog een impact of letsels voor passagiers of chauffeur?
3. Eind februari vond enkele honderden meters verder op de N130 een dodelijk ongeval met een motorrijder plaats.

Kwamen er uit het onderzoek problemen met de weginrichting aan de oppervlakte die aanleiding gaven tot dit ongeval? Werden naar aanleiding hiervan verkeerstechnische ingrepen aan het kruispunt uitgevoerd?

4. Er werden lokaal reeds meerdere meldingen gemaakt van onveilige oversteekplaatsen aan de tramhaltes op de Bredabaan. De verlichting zou niet toereikend zijn voor automobilisten en de chauffeurs van tram en bus, om overstekende voetgangers tijdig te kunnen waarnemen.

Werd hierover al onderzoek uitgevoerd door AWV? Welke oplossingen zijn mogelijk?

5. De belijning op heel wat stukken van de Bredabaan is reeds vervaagd. Zebrapaden zijn op sommige plaatsen moeilijk zichtbaar, zeker voor autobestuurders. Dit probleem werd eind 2019 al aangekaart door de districtsraad van Merksem.

Werd dat al onderzocht door AWV? Welke oplossingen zijn mogelijk?

ANTWOORD

op vraag nr. 1036 van 18 juni 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Het kruispunt Bredabaan/Deurnsebaan (N1xN130) is een gevaarlijk punt. Uit de ongevalsgegevens zoals bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bekend, blijken de meeste ongevallen te gebeuren tussen auto's onderling (zijdelings of frontaal) of tussen auto's en bussen op de busbaan. De linksafbeweging vanaf Bredabaan naar Deurnsebaan is conflictvrij geregeld in de huidige lichtenregeling. De gedetailleerde manoeuverdiagrammen zijn opgevraagd bij de politie Antwerpen om een meer gedetailleerde studie te kunnen uitvoeren. Op basis van deze gegevens zal moeten blijken of er bijkomende quick wins mogelijk zijn op deze as.
2. Volgens de elementen waarover De Lijn beschikt, gebeurde dit ongeval op 18 juni 2020 en raakte de vrachtwagen bij het rechts afslaan van de Bredabaan naar de Deurnsebaan met zijn linkerachterkant de voorbijrijdende tram op de trambedding. De rechterflank van de tram werd hierbij beschadigd. Er is ook glasbreuk. Het bestek voor raming van de kosten van de herstelling is momenteel in opmaak. Er werden bij dit ongeval geen letsels gemeld.
3. Door de specifieke vormgeving van dit kruispunt is de leesbaarheid suboptimaal, maar helaas moeilijk structureel op te lossen. Ik heb het Agentschap Wegen en Verkeer verzocht om de herinrichting nogmaals te bekijken en desgevallend te zorgen voor een heropfrissing van de markeringen.
4. De lichtvisie van AWV maakt een onderscheid tussen oversteekplaatsen aan een kruispunt of buiten een kruispunt voor het eventueel plaatsen van punctuele verlichting. Via de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) kan beslist worden om op één of meerdere locaties punctuele verlichting te plaatsen. De openbare verlichting op de Bredabaan is echter in beheer van de lokale overheid. Het AWV zal hierover contact opnemen met het lokale bestuur.
5. Het AWV plant in het najaar het vernieuwen van de markeringen op deze plaats.