

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1628

van **STIJN BEX**

datum: 14 september 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gewestweg Schilde-'s Gravenwezel - Gebrek aan veilige oversteekplaatsen

De Brasschaatsebaan/Gillès de Pélichylei verbindt het centrum van Schilde met dat van de deelgemeente 's Gravenwezel. Deze gewestweg doorkruist meerdere woonwijken waarin zich ook een aantal scholen bevinden. Recentelijk werd er een afgescheiden fietspad aangelegd langs een deel van deze gewestweg. Tussen het kruispunt met de Veldlei in 's Gravenwezel en dat met de Heidedreef in Schilde (ongeveer 2,5 km) zijn er echter geen veilige oversteekplaatsen (zebrapaden of verkeerslichten) voorzien voor fietsers of voetgangers.

In februari 2021 stelde de minister haar plan 'Veilige Schoolroutes' voor om samen met lokale besturen veilige schoolroutes te creëren, zowel op gewest- als op gemeentewegen. Daarbij haalde de minister terecht aan dat een schoolroute slechts zo veilig is als de zwakste schakel. Ook het voorzien in veilige oversteekplaatsen of verkeerslichten is een cruciaal onderdeel in het creëren van veilige schoolroutes.

Door buurtbewoners in Schilde werd deze onveilige situatie in het woon-schoolverkeer zowel bij het gemeentebestuur als bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aangeklaagd. Als wegbeheerder antwoordde AWV dat het creëren van een oversteekplaats op de Gillès de Pélichylei onmogelijk is aangezien het een gewestweg is met een snelheidsbeperking tot 70 km/u. Volgens AWV zijn zebrapaden niet verenigbaar met een toegelaten snelheid van 70km/u.

Het Vlaamse regeerakkoord stelt dat "het STOP-principe als verkeersveiligheidsprincipe evident is".

1. Kan de minister de beslissing van AWV om niet in een veilige oversteekplaats (met zebrapad en snelheidsaanpassing naar 50 km/u, of met verkeerslichten) voor fietsers en voetgangers te voorzien op een veelgebruikte schoolroute, toelichten?
2. Hoe valt deze beslissing volgens de minister te rijmen met het voornemen van de Vlaamse Regering om steeds het STOP-principe te hanteren bij onveilige verkeerssituaties?
3. Zal de minister AWV aanmanen om de huidige situatie te onderzoeken en een oplossing uit te werken?
4. Op welke manier wil de minister beter gebruikmaken van de kennis van burgers om gevaarlijke knelpunten in schoolroutes te detecteren en te verbeteren?

ANTWOORD

op vraag nr. 1628 van 14 september 2021
van **STIJN BEX**

1. Het voorbije jaar heeft AWV inderdaad conforme en veilig van de rijbaan gescheiden fietspaden aangelegd langsheen de N121 Gillès de Pélichylei.

Deze weg heeft een snelheidsregime van 70km/u omdat dit type gewestweg ook een verbindings- en doorstromingsfunctie heeft voor alle types wegverkeer, inclusief het openbaar vervoer. De weg is dan ook vandaag ingericht volgens dit snelheidsregime (breedte rijbaan, gescheiden fietspaden).

Een aanpassing van het snelheidsregime vraagt ook aanpassingen van het wegbeeld zodat het voor de weggebruiker duidelijk is dat er een ander snelheidsregime geldt dan 70km/u. Hierdoor zouden dan snelheidsmilderende maatregelen nodig zijn bij de overgang van het snelheidsregime zoals bijvoorbeeld een asverschuiving, een middeneiland, versmalde rijstroken, Deze investeringen zijn momenteel niet voorzien, noch afgetoetst met het lokale bestuur.

Een voetgangersoversteekplaats bij het huidige snelheidsregime van 70km/u moet op een veilige manier aangelegd worden waarbij AWV een middeneiland noodzakelijk acht. De voetganger kan dan in 2 tijden oversteken waarbij hij telkens maar 1 rijbaan dient te kruisen.

Tevens moet de voetganger zich veilig kunnen opstellen aan de rand van de weg wat in de meeste gevallen wordt voorzien door de aanwezigheid van voetgangersinfrastructuur zoals een voetpad. De aanleg van voetpaden valt onder het beleid en bevoegdheid van de lokale besturen.

Voetgangersinfrastructuur in de Gillès de Pélichylei start pas vanaf de zijstraat met de Veldlei in de bebouwde kom. Honderd meter verder ligt er een zebepad dat aansluit op het voetpad.

Een voetgangersoversteekplaats wordt ook aangelegd als er een duidelijke bestemming is voor de zachte weggebruiker. Op deze locatie is de bestemming duidelijk nl. de bushalte langs beide zijden van de weg en de sportvelden. Op deze locatie is het aangewezen dat de weggebruiker halt houdt voor de zachte weggebruiker die wenst over te steken.

Voor fietsers kunnen er oversteekplaatsen voorzien worden maar dienen deze evenzeer zoals bij voetgangers bij voorkeur met een middeneiland aangelegd te worden bij een snelheidsregime van 70km/u. De aanvraag kan gebeuren door de gemeente waarbij het dossier zal geëvalueerd worden op de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV).

Om meer te weten te komen betreffende dit thema verwijs ik graag naar de website van het Agentschap wegen en verkeer: <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/oversteekplaatsen>.

2. Zoals toegelicht bij het antwoord op deelvraag 1 heeft een gewestweg een belangrijke functie op het vlak van verbinding en doorstroming. Het is daarom niet mogelijk om aan elke zijstraat een voetgangers- of fietsoversteek aan te leggen. De

opportuniteit en locatie kan bekeken worden in samenspraak met het lokale bestuur in het kader van een PCV dossier.

Binnen de taskforce verkeersveiligheid bestuderen we wel de mogelijkheid om bepaalde kaders te herzien, waarbij verkeersveiligheid prioriteit krijgt op doorstroming en waarin maximaal rekening wordt gehouden met de kind-norm, zoals ook opgenomen in het nieuwe verkeersveiligheidsplan.

3. Van zodra de gemeente concreet aangeeft waar volgens hun visie oversteekplaatsen opportuun zijn, kunnen deze in overweging genomen worden volgens de overwegingen die hierboven geschetst worden. Hiervoor kan er dan een PCV dossier opgestart worden.

Momenteel heeft de gemeente recent 1 aanvraag ingediend voor de aanleg van een veilige fietsoversteek ter hoogte van de zijstraat Veldlei. Een eerste analyse leverde op dat de huidige infrastructuur ter plaatse niet voldeed om hier met een quick-win een veilige oversteekplaats te voorzien en dat er meerdere aanpassingen nodig zijn. Het is dan ook aangewezen om een oplossing te zoeken binnen de lopende studie voor de heraanleg van de N121 in 's Gravenwezel waarvoor de plannen nog gefinaliseerd dienen te worden.

Ik kan hierbij nog vermelden dat er innames zullen moeten gebeuren om ruimte te creëren voor een volwaardig voet- en fietspad. De onteigeningsplannen hiervoor liggen momenteel op de tekentafel en zouden in principe dit jaar nog kunnen gefinaliseerd worden als alle partijen het eens worden over de finale herinrichtingsplannen.

4. De laatste jaren wordt er meer en meer ingezet op het verschaffen van informatie naar de burger via allerlei kanalen. Daarenboven krijgt de burger veelal ook de kans om zich te mengen in projecten via participatietrajecten.

AWV stelt voor iedereen vandaag al een platform open (www.meldpuntwegen.be) waarbij iedereen zijn klacht, opmerking of verbeteringsvoorstel kan richten aan de wegbeheerder in kwestie.

Daarnaast werk ik aan projecten die de kennis van burgers valoriseren. Ik beschouw een veiliger verkeer als een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij ik wil komen tot een verkeersveiligheidscultuur in Vlaanderen. Binnen de nieuwe bestuurlijke aanpak MIA, waarmee ik de snelheid van infrastructurele ingrepen wil verhogen, test het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt de mogelijkheden van een online platform 'burgerparticipatie verkeersveiligheid'. Via dit platform kunnen burgers situaties - die ze als gevaarlijk ervaren - melden. De punten worden vervolgens uitgezet op een digitale kaart die ook toelaat in contact te blijven met de melders. Op deze manier worden burgers geïnformeerd en betrokken bij het volledige proces van inventarisatie tot oplossing. Het IMOB zal dit platform ontwikkelen en met bijhorende participatie toepassen in 5 testgemeenten. Dit leunt ook aan bij één van de maatregelen in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, waarbij we ertoe willen komen dat weggebruikers op een vlotte manier onveilige verkeerssituaties kunnen melden en garanties krijgen over een performante aanpak van hun melding. Alle onderzoeksmethoden die binnen de proeftuin MIA worden opgezet zullen geëvalueerd worden en desgevallend algemeen geïmplementeerd kunnen worden.

Lokale know-how komt ook aan bod in het project 'SAVE 2.0, verhogen van de lokale verkeersveiligheid door te leren uit verkeersongevallen' dat OVK vzw (Ouders van Verongelukte Kinderen) wil uitvoeren. Binnen een SAVE 2.0-project analyseren een aantal lokale experts en actoren (lokaal bestuur, politie, maar vooral ook deskundige

burgers, die 'learning by doing' gecoacht worden tot SAVE 2.0 experts) vanuit verschillende invalshoeken een verkeersongeval. De analyse detecteert de bestaande risico's en formuleert maatregelen om deze risico's te verkleinen. Dit zowel op de ongevalsplaats als in de onmiddellijke omgeving van deze plaats.

Tot slot wil ik ook nog verwijzen naar de informatie die burgers via hun lokaal bestuur kunnen aankaarten. Naast de overlegmomenten van AWV met de lokale besturen, werden er zoals u in de vraag ook aangeeft, ook projecten opgestart om de lokale besturen aan te sporen om knelpunten op schoolroutes (op gewestwegen én gemeentewegen) aan te brengen zodat deze aangepakt kunnen worden.