

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1231
van **JOHAN DANEN**
datum: 10 mei 2022

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

N75 en N76 Genk - Fietsoversteekplaatsen

In een tijdspanne van enkele dagen gebeurden er in april twee ongevallen met zwakke weggebruikers in Genk. In de Hoevenzavellaan (N76) werd een steprijder gegrepen door een wagen, terwijl in de Torenlaan een bestuurder van een scooter gewond werd door een aanrijding. Deze ongelukken gebeurden telkens ter hoogte van een fietsoversteekplaats die op een alternatieve wijze was aangeduid: een enkele witte stippellijn en het symbool van een fiets i.p.v. twee parallelle onderbroken strepen, gevormd door witte vierkanten of parallellogrammen. Deze markeringen zijn bedoeld om de fietsers over de oversteekplaats te geleiden en de andere bestuurders attent te maken op de mogelijke aanwezigheid van fietsers.

Wat betreft voorrangsregels is er geen verschil tussen de fietsoversteekplaatsen die gemarkeerd worden door twee parallelle onderbroken strepen of fietsoversteekplaatsen die op een alternatieve manier werden aangeduid. Een fietser heeft geen voorrang op een fietsoversteekplaats, maar autobestuurders dienen wel hun snelheid te matigen wanneer ze een oversteekplaats naderen (artikel 40ter van de wegcode). Autobestuurders mogen ook geen andere voertuigen inhalen die een oversteekplaats voor (brom)fietsers naderen. Op een weg met 2x2 rijstroken is dit laatste zeker een belangrijk aandachtspunt. Bijkomend is het verboden stil te staan of te parkeren op een fietsoversteekplaats (artikel 24, 4° van de wegcode).

Opdat autobestuurders kunnen anticiperen op de aanwezigheid van een fietsoversteekplaats, is het belangrijk dat deze oversteekplaatsen voldoende opvallen. Naast de twee parallelle onderbroken strepen, wijst het verkeersbord F50 nog eens extra op de aanwezigheid van een oversteekplaats voor fietsers en bromfietsers. Het blijkt dat de alternatieve markeringen met een enkele stippellijn, eventueel aangevuld met het symbool van een fiets, veel minder duidelijk zijn dan de twee parallelle onderbroken strepen. Ook de bepalingen uit artikel 24, 4° en 40ter van de wegcode zijn niet van toepassing bij deze vorm van alternatieve oversteekplaatsen.

Ook de Hasseltweg (N75) is voorzien van de alternatieve markering, ook op plaatsen waar veel scholieren deze baan oversteken. Deze oversteekplaatsen voldoen op geen enkele wijze aan de beschrijving die het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft voor beveiligde fietsoversteekplaatsen.

1. Met de zwartgemaakte twee parallelle onderbroken strepen als getuige op de N76 ter hoogte van de Waterscheistraat in Genk, is het duidelijk dat er bewust gekozen wordt om de oversteekplaatsen voor fietsers uit te voeren in de alternatieve

markering (enkele lijn + symbool fiets). Deze markering is veel minder zichtbaar voor autobestuurders.

- a) Is de minister van oordeel dat deze alternatieve markering (enkele lijn + symbool fiets) om aan te duiden waar fietsers de rijbaan kunnen kruisen, niet voldoet aan de eigenschappen van een fietsoversteekplaats (twee parallelle onderbroken strepen, met aanduiding door het verkeersbord F50)?
- b) Waarom wordt er voor dit type markering gekozen en niet langer voor de veel beter zichtbare twee parallelle onderbroken strepen met witte vierkanten of parallellogrammen + aanduiding met het bord F50?
2. Sinds wanneer werd de gewone markering (twee parallelle onderbroken strepen) vervangen door alternatieve markeringen op de N75 en de N76?
 - a) Hoeveel fietsoversteekplaatsen werden op deze wijze gewijzigd op de N75 en de N76?
 - b) Hoeveel ongevallen werden er sindsdien geregistreerd ter hoogte van de fietsoversteekplaatsen? Graag een overzicht met aanduiding van de locatie.
 - i. Is de oorzaak van deze ongevallen bekend?
 - ii. Wat was de meest voorkomende oorzaak van een ongeval? In hoeveel gevallen gaf de autobestuurder aan dat hij de (alternatieve) oversteekplaats niet had opgemerkt?
3.
 - a) Is het de bedoeling op de gewestwegen de gewone markering overal te vervangen door alternatieve markeringen?
 - b) Kan er al cijfermatig worden vastgesteld dat het alternatieve type markering de verkeersveiligheid verhoogt of verlaagt? Zo ja, hoeveel (on)veiliger is dit type oversteekplaats in vergelijking met de vorige vorm van aanduiding (in procenten)?
4. De minister had na eerdere ongevallen ter hoogte van de Torenlaan/Hoevenzavellaan al aangegeven dat de snelheid verlaagd zou worden en dat de oversteekplaatsen beter geaccentueerd zouden worden.
 - a) Hoeveel oversteekplaatsen werden al sterker geaccentueerd ter hoogte van de Torenlaan/Hoevenzavellaan?
 - b) Op welke wijze werd deze accentuering uitgevoerd of op welke wijze zal ze worden uitgevoerd?
 - c) Zijn er al resultaten bekend i.v.m. de verkeersveiligheid van die locaties die extra geaccentueerd werden?
5. Is meer accentuering niet in tegenspraak met het gevoerde beleid om fietsoversteekplaatsen af te bouwen (al dan niet met kleine vierkantjes + fietssymbool)?
 - a) Zal deze lokale bijsturing ook gevolgen hebben voor het beleid elders?
 - b) Is er een systematische evaluatie van deze bijsturing gepland?

ANTWOORD

op vraag nr. 1231 van 10 mei 2022

van **JOHAN DANEN**

1. a) De door u aangehaalde markering (hierna de fietslogoverbindingsmarkering genoemd) is geen fietsoversteekplaats, maar een fietsgeleiding. De markering van een fietsoversteekplaats is vastgelegd in art. 18.4 M.B. 11.10.1976 MB houdende de minimum afmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens.

b) Conform art. 18.4 M.B. 11.10.1976 MB houdende de minimum afmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens mag een fietsoversteekplaats niet gemarkeerd worden op kruispunten of op rotondes wanneer de fietser of de bestuurder van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangsregels moeten naleven als de andere bestuurders.
2. Het dienstorder dat het onderscheid maakt tussen een fietsoversteek en een fietsgeleiding middels een fietslogoverbindingsmarkering is geldig sinds 2017. Sinds die datum werd er op terrein gewerkt aan het systematisch vervangen van de grote blokkenmarkering (fietsoversteekplaatsen) door fietslogoverbindingsmarkering en dit waar nodig conform de wegcode, nl. ter hoogte kruispunten en rotondes waar de fietsers dezelfde voorrangsregeling volgen als de andere bestuurders.
 - a) Alle blokkenmarkeringen gelegen aan een kruispunt of rotonde werden vervangen door fietslogoverbindingsmarkering.
 - b) AWW beschikt niet specifiek over ongevalsgegevens op de locaties waar de fietsers oversteken.
 - i-ii) De oorzaken van de ongevalsgegevens zijn niet opgenomen in de ongevalleloket.
3. a) Op alle kruispunten en rotondes gelegen op Vlaamse gewestwegen zullen de blokkenmarkeringen vervangen worden door de fietslogoverbindingsmarkering indien de fietsers dezelfde voorrangsregeling volgen als de andere bestuurders. Buiten de kruispunten zullen de blokkenmarkeringen (fietsoversteekplaatsen) behouden worden.

b) Dit kan cijfermatig niet vastgesteld worden.
4. a-c) Er werden nog geen oversteken geaccentueerd.

b) Het accentueren van drie oversteekplaatsen zal gebeuren middels positieve contrastverlichting.
5. Op de Torenlaan/Hoevenzavellaan zal de automobilist de fietslogoverbindingsmarkering beter opmerken met bijkomende accentuering middels positieve contrastverlichting. De accentuering moet de automobilist ertoe aanzetten om deze locaties met de nodige voorzichtigheid te naderen. De dienstorders van AWW voorzien in de mogelijkheid om bij een fietslogoverbindingsmarkering een positieve contrastverlichting bij te plaatsen. Er wordt in Genk dus niet afgeweken van het uitgestippelde beleid.
 - a) Niet van toepassing gezien er niet van het beleid werd afgeweken.
 - b) Er is geen evaluatie gepland.