

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 338

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 5 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Aanpak zwarte verkeerspunten - Kruispunt Kortrijksestraat-Noordstraat en Meensestraat-Meensesteenweg (R36-N8) Kortrijk

Sinds 2018 werkt Vlaanderen met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. De lijst wordt jaarlijks geactualiseerd en is gebaseerd op de meest recente ongevallencijfers. Elk verkeerspunt waar in de afgelopen drie jaar minstens drie ongevallen zijn gebeurd, kan op de dynamische lijst terecht komen. Daarbij wordt afhankelijk van de ernst van het ongeval en het aantal slachtoffers een score berekend. Een punt wordt dus als 'gevaarlijk' beschouwd zodra er minstens drie ongevallen gebeuren met letsels. Hierbij werkt men met een zogenaamde '531-score'; een lichtgewonde staat voor 1 punt, een zwaargewonde voor 3 punten, en een dodelijk slachtoffer voor 5 punten. Om op de lijst te komen van gevaarlijke punten moet er sprake zijn van minstens een score van 15.

Op 1 december 2022 maakte de minister de dynamische lijst van 2022 bekend. Die bestaat in totaal uit 300 gevaarlijke punten. Een aantal van die punten overlapt met de vorige lijst uit 2021. Maar er staan ook 78 nieuwe punten op de lijst. De minister communiceerde in dat verband dat van de 300 punten er echter al 122 zouden zijn aangepakt. Voor 96 van de overige 178 zou er een oplossing in zicht zijn: de werken zijn in uitvoering, de uitvoering staat concreet gepland of de uitvoering is in voorbereiding. Daarnaast zijn er 63 punten die nog onderzocht (moeten) worden en ten slotte staan er ook 17 punten on hold. In de periode 2022-2023 investeert de minister 41 miljoen euro in het wegwerken van de gevaarlijke punten.

Een van die punten (KP/000762) bevindt zich in Kortrijk. Het gaat om de kruising van de Kortrijksestraat-Noordstraat en de Meensestraat-Meensesteenweg, ofwel de vroegere aansluiting van de Kortrijkse kleine ring (R36) op de N8 richting Menen, thans nog altijd Meensepoort genaamd. Dat is inderdaad een erg gevaarlijk punt voor gemotoriseerd vervoer, maar vooral ook fietsers, die naar links willen afslaan. Veel fietsers gebruiken hier dan ook de zebrapaden in plaats van gebruik te maken van de voorsorteerstroken en het verkeer te volgen op de rijbaan. Indien ze hierbij niet afstappen, vormen deze fietsers ook vaak een gevaar voor de voetgangers op deze zebrapaden. Het is vanouds een erg druk aansluitingspunt voor vervoer van en naar de deelgemeente Heule en van en naar de deelgemeente Bissegem en verder richting Wevelgem en Menen. Recentelijk is het er nog drukker geworden door de grote langdurige werken ter hoogte van het kruispunt Appel (de vroegere kluifrotonde) en de Burgemeester Lambrechtlaan waardoor daar de weg onderbroken is.

Dit punt stond al in de lijst met gevaarlijke punten van 2021, toen had het nog de status 'wordt onderzocht'. In de herfst van 2021 meldde de minister dat op dit punt een aanpassing van de verkeerslichten conform het actieplan de verkeersveiligheid moet

verbeteren (schriftelijke vraag nr. 179 van 26 oktober 2021). Tellingen moesten nog worden ingepland. Vervolgens zou een verkeerstechnisch plan worden opgemaakt en de werken worden gepland. De minister kon toen nog geen timing of fasering meegeven.

Dit punt heeft op het moment van publicatie van de huidige lijst de status 'In voorbereiding'.

1. Wat was de score van dit zwarte punt volgens het zogeheten 531-scoresysteem?
2. Hoeveel ongevallen zijn er in de periode vanaf 2015 tot op heden gebeurd op deze locatie? Graag een geannualiseerd overzicht met een opsplitsing tussen de verschillende types weggebruikers (fietsers, voetgangers, personenwagens, vrachtwagens etc.).
3. De minister sprak over een aanpassing van de verkeerslichten conform het actieplan die de verkeersveiligheid moet verbeteren.
In hoeverre is dat voor dit zwarte punt voldoende? Of zijn er nog verdere/meer infrastructurele ingrepen nodig? Welke eventuele andere punten werden meegenomen in het verkeerstechnisch plan?
4. Wat zijn nu effectief de concrete plannen voor de aanpak van dit kruispunt? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) zijn hierbij al gezet?
5. Welke fasering en timing zal worden gehanteerd bij de aanpak van dit kruispunt? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) moeten nog ondernomen worden? Wat is de realisatietermijn waarin wordt voorzien?
6. Wordt er bij de aanpak van dit gevaarlijk punt samengewerkt met andere partners? Zo ja, welke?
7. Vond hierover al overleg plaats tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het stadsbestuur? Wanneer vond dit overleg plaats? Welke afspraken werden daarbij gemaakt?
8. Wat is het totale budget dat wordt uitgetrokken voor de aanpak van het kruispunt? Zijn er naast de Vlaamse overheid nog andere partners die mee zullen instaan voor de financiering? Zo ja, graag vermelding van de verschillende partners en hun respectieve inbreng.

ANTWOORD

op vraag nr. 338 van 5 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. In de lijst van 2021 bedroeg de priorscore 22.4, in de lijst van 2022 19.7.

2. Hieronder een overzicht van de ongevallen:

Jaar	# ongevallen	# doden	# zwaar gewonden	# licht gewonden	Personenauto	Fiets	Vrachtwagen	Motorfiets	Voetganger	Bromfiets
2015	3	0	0	3	3	2			1	
2016	1	0	0	1	1	1				
2017	2	0	0	3	3					1
2018	4	0	0	5	3	4				
2019	5	0	0	5	4	2	1		1	2
2020	2	0	0	2	2	1				1

3. Het actieplan verkeerslichten voorziet in een maximaal mogelijk conflictvrije regeling. Dat betekent in dit geval :
- a. een conflictvrije beweging linksaf voorzien van op de R36.
 - b. Een tak-voor-tak regeling voor de zijtakken. Deze krijgen elk een aparte groenfase.

Dit betekent voor de fietser en voetganger met andere woorden dat er op alle takken geen conflict meer is met linksafslaand verkeer, enkel nog met rechtsaffers.

Deze ingreep zou, afgaand op de beschikbare ongevalgegevens, voldoende moeten zijn om ervoor te zorgen dat dit geen gevaarlijk punt meer blijft. Nood aan verdere ingrepen wordt niet meer verwacht.

4. en 5.
Het verkeerstechnisch plan werd afgerond. De voorbereiding van de uitvoering is volop bezig. De uitvoering staat gepland begin 2023.
6. en 7.
Het verkeerstechnisch plan werd op de Stedelijke verkeerscommissie van de stad Kortrijk inhoudelijk besproken.
8. De raming van de werken bedraagt 120.000 euro. Het Agentschap Wegen en verkeer (AWV) staat in voor de financiering.