

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 378

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 9 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Aanpak zwarte verkeerspunten - Blankenbergsesteenweg (N34) en Neptunuslaan De Haan

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/000729) bevindt zich in De Haan. Het gaat om de kruising van de Blankenbergsesteenweg (onderdeel van de Koninklijke Baan ofte N34) en de Neptunuslaan (die van dit kruispunt naar het zuiden richting de polders in het hinterland loopt). Dit punt is inderdaad vrij gevaarlijk, vooral voor fietsers die op het tweerichtingsfietspad rijden, gelegen aan de rechterkant van de zuidelijke weghelft. Ten eerste ontstaat er al snel een conflict wanneer gemotoriseerd vervoer op de N34 richting Knokke snel wil inslaan in de Neptunuslaan en de fietsers aan de rechterkant niet (tijdig) opmerkt. Ten tweede is er ook het uitgaand verkeer uit de Neptunuslaan dat de N34 wil oprijden, maar vaak het verlenen van voorrang aan de fietsers en dus de eerste set haaiantanden bij de uitgang van de Neptunuslaan negeert. Dit punt heeft op het moment van publicatie van de huidige lijst de status "In onderzoek".

Dit punt stond al in de lijst met gevaarlijke punten van 2021, toen had het punt nog de status "Uitvoerige werken gepland". In de herfst van 2021 stelde de minister dat er in 2022 een studietraject zou worden opgestart. De beoogde verbetering betreft in de aanleg van een tweerichtingsfietspad te voorzien op de noordelijke weghelft en een 2x1-weg op de zuidelijke weghelft.[\[1\]](#)

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 heden gebeurd op deze locatie? Graag een geannualiseerd overzicht met een opsplitsing tussen de verschillende types weggebruikers (fietsers, voetgangers, personenwagens, vrachtwagens etc.).
3. Dit kruispunt is zoals gezegd opgenomen in een studietraject langsheen de N34 van referentiepunt 14.2 tot en met referentiepunt 16.5. Het studietraject van dit wegvak is gepland in 2022. Tussen het studietraject en de uitvoeringsfase moet de omgevingsvergunnings- en aanbestedingsprocedure nog doorlopen worden. Aangezien het punt nog steeds de status "in onderzoek" heeft, is het studietraject waarschijnlijk nog bezig.

Wanneer wordt dat afgerond?

4. De minister sprak als beoogde verbetering over de aanleg van een tweerichtingsfietspad op de noordelijke weghelft en een 2x1-weg op de zuidelijke weghelft. Hierdoor zullen er geen conflicten meer zijn met doorgaande fietsers wanneer een voertuig de Neptunuslaan wil inslaan of vanuit de Neptunuslaan komt gereden.

In hoeverre is dat voor dit zwarte punt voldoende? Of zijn er nog verdere/meer infrastructurele ingrepen nodig? Welke eventuele andere aandachtspunten worden nog meegenomen?

5. Zijn er op dit moment al effectief concrete plannen voor de aanpak van dit kruispunt of is het nog wachten op de afronding van die studie? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) zijn hierbij al genomen?
6. Welke fasering en timing zal worden gehanteerd bij de concrete aanpak? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch etc.) moeten nog ondernomen worden? Wat is de realisatietermijn waarin wordt voorzien?
7. In het studietraject worden door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verschillende partners betrokken, zijnde het gemeentebestuur van De Haan, het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), het Departement Omgeving, De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Provinciebestuur West-Vlaanderen.

Vond er hierover recent nog overleg plaats tussen AWV en deze en/of andere stakeholders? Wanneer vond dit overleg plaats? Welke afspraken werden daarbij gemaakt?

8. Voor het studietraject langsheen de N34 van referentiepunt 14.2 tot en met referentiepunt 16.5 was er een budget gereserveerd van 130.000 euro. Uit het studietraject zou blijken wat de raming is van de werken ter hoogte van het kruispunt. De kosten ter hoogte van het kruispunt zijn ten laste van AWV.

Zijn er wat betreft het totale budget dat wordt uitgetrokken voor de aanpak van dit punt nog updates of aanpassingen, of is het momenteel nog te vroeg om een relevante raming hiervan op te maken?

[1] Schriftelijke vraag nr. 157 (2021-2022) ingediend op 22 oktober 2021

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 378 van 9 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. De priorscore van KP/000729 op de lijst van 2022 (ongevalgegevens 2018-2020) bedraagt 17.2 Op de lijst van 2021 bedroeg deze nog 18.9.

2. Een overzicht van de beschikbare ongevalgegevens is terug te vinden hieronder:

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

3. Het studietraject van dit wegvak kon in 2022 niet opgestart worden.

4. De voorgestelde infrastructurele maatregel is erg ingrijpend, maar biedt grote voordelen voor de verkeersveiligheid. Het voorstel van een dubbelrichtingsfietspad in het noorden, gescheiden van het wegverkeer is momenteel het voorkeursscenario. Er is nog ontwerpend onderzoek nodig qua riolering, wegopbouw, randvoorwaarden vanuit de omgeving ...

5. en 6.

Er dient eerst duidelijkheid te zijn over de benodigde ingrepen vooraleer deze kunnen begroot worden en de timing van de verdere procedures nader bepaald. De geplande studie is onmisbaar om tot een duidelijk beeld van de benodigde ingrepen te komen en er een timing op te kleven.

7. Er vond hierover recent geen overleg plaats met de betrokken partners.

8. Ik verwijs naar mijn antwoord op deelvraag 5.