

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 270
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 6 november 2014

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

"Zelfverklarende wegen" - Beleidstoepassingen

Op 1 oktober 2010 heeft de Universiteit Hasselt een onderzoek opgestart naar de toepasbaarheid van zelfverklarende wegen in Vlaanderen aan de hand van rijnsimulatoronderzoek. In dit project wordt onderzoek gedaan naar het effect van de aan- en afwezigheid van poortconstructies en de bochtigheid van een doortocht, fietssuggestiestroken en gekleurde wegvakken aan kruispunten op het rijgedrag en de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deze herkenbaarheidskenmerken zouden de herkenbaarheid van de wegomgeving, en hierdoor dus ook de verkeersveiligheid, moeten verbeteren.

Aan de hand van rijnsimulatoronderzoek, veldwerk en ongevalanalyses wordt onderzocht in welke mate deze kenmerken de informatieverwerking van de bestuurder beïnvloeden, of het rijgedrag in overeenstemming is met het gewenste gedrag en de positieve en negatieve effecten van deze kenmerken op de verkeersveiligheid. De analyse van maatstaven gerelateerd aan bestuurdersprestaties, aandachtsniveau en visueel zoekgedrag zal informatie verstrekken over de verschillende fases van de informatieverwerking. Dit onderzoek werd afgerond op 30 september 2014.

1. Wat zijn de belangrijkste conclusies van dit onderzoek? Zijn er op basis van dit onderzoek reeds concrete (beleids)aanbevelingen geformuleerd? Zo ja, welke?
2. In welke mate zullen deze meegenomen worden in het Vlaamse beleid met betrekking tot de (her)aanleg van wegen?
3. In hoeverre zullen ook lokale besturen in kennis gesteld worden van de relevante aanbevelingen, zodat ook zij hiermee rekening kunnen houden bij de uitwerking van hun infrastructuurprojecten?

ANTWOORD

op vraag nr. 270 van 6 november 2014

van **PAUL VAN MIERT**

1. Het onderzoek naar de toepasbaarheid van zelfverklarende wegen in het kader van een doctoraatsonderzoek aan de Universiteit van Hasselt omvat verschillende deelstudies.

Er werd geen onderzoek gevoerd naar de invloed van fietssuggestiestroken en gekleurde wegvakken aan kruispunten.

Hieronder volgt per deelstudie een overzicht van de belangrijkste conclusies.

Ariën et al 2012 – Het effect van wegmarkeringen op het rijgedrag in bochten, een rijsimulatorstudie

Het is beter om dwarse ribbelmarkering te gebruiken dan gedeeltelijke visgraatpatroonmarkering als verkeersremmende maatregel ter hoogte van gevaarlijke bochten.

Beleidsaanbeveling: dwarse ribbelmarkering is reeds een gekende maatregel die wordt toegepast door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Dit onderzoek ondersteunt deze maatregel.

Ariën et al 2013 – Het effect van verkeersremmende maatregelen op het rijgedrag in stedelijke omgeving, een rijsimulatorstudie

Zowel bocht- als poortconstructies kunnen de verkeersveiligheid verbeteren. Niettegenstaande dit zal de beslissing om deze maatregel in te voeren, afhankelijk zijn van brede contextuele factoren zoals de vraag of het eerder gaat om een verkeersfunctie dan wel een verblijfsfunctie van de weg.

Beleidsaanbeveling: poortconstructies worden reeds toegepast binnen AWV om de snelheid af te remmen en de verkeersveiligheid te bevorderen. Dit onderzoek ondersteunt deze maatregel.

Ariën et al 2013 – Het meten van het effect van het weergeven van digitale snelheidsinformatie, een rijsimulatorstudie

In het kader van snelheidshandhaving is het effectiever om een 'handhavingsboodschap' weer te geven dan boodschappen die snelheidsovertredingen sociaal afkeuren.

Ariën et al 2014 – Het effect van verkeersremmende maatregelen doorheen de tijd, een rijsimulatorstudie naar het effect bij poortconstructies

Poortconstructies hebben het potentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren ter hoogte van overgangen tussen landelijke en stedelijke gebieden, zelfs bij herhaaldelijke blootstelling van de weggebruikers. Niettegenstaande dit wordt er geadviseerd om telkens de brede omgevingscontext in vraag te stellen bij de eventuele aanleg van een poortconstructie.

Beleidsaanbeveling: poortconstructies worden reeds toegepast binnen AWV om de snelheid af te remmen en de verkeersveiligheid te bevorderen. Dit onderzoek ondersteunt deze maatregel.

Ariën et al 2014 – Het effect van dwarse ribbelstroken onder herhaalde blootstelling ter hoogte van gevaarlijke bochten, een rijnsimulatorstudie

Dwarse ribbelstroken ter hoogte van gevaarlijke bochten hebben een potentieel positief effect op de verkeersveiligheid. De snelheid ligt namelijk lager voor de bocht en bestuurders kunnen de bocht bijgevolg beter inschatten en evalueren alvorens het manoeuvre in te zetten. Er wordt echter geadviseerd om voorzichtig om te gaan met het toepassen van deze maatregel ter hoogte van gevaarlijke bochten, dit om overmatige toepassingen tegen te gaan.

Beleidsaanbeveling: dwarse ribbelmarkering is reeds een gekende maatregel die wordt toegepast door AWV. Dit onderzoek ondersteunt deze maatregel.

2. Nieuwe maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden steeds besproken en geëvalueerd in de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG). In deze adviesgroep zijn alle relevante actoren betrokken die zich bezig houden met de (her)aanleg van weginfrastructuur. De resultaten van de betreffende studies zullen concreet besproken en geëvalueerd worden in de AVVG.
3. Ook de lokale besturen, vertegenwoordigd door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), maken deel uit van de AVVG.
Aanvullend kan ik meegeven dat AWV momenteel bezig is met de herziening van alle ontwerpbademecums. Het doel is om te komen tot een overkoepelend handboek betreffende het ontwerp, beheer en onderhoud van weginfrastructuur. Het nieuwe overkoepelende handboek zal gepubliceerd worden via een website en zal dus raadpleegbaar zijn voor alle actoren die betrokken zijn bij de (her)aanleg van infrastructuurprojecten.