

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81

9000 GENT

T 09 276 26 00

F 09 276 26 05

www.wegenenverkeer.be

VERSLAG

////////////////////////////////////

datum: 4 september 2018

aanwezig: ir. Tim Lonneux (WOV – afdelingshoofd)
ing. Jan Van Lokeren (WOV – cel Verkeer)
ing. Dirk Van Bellegem (WOV – cel Verkeer)
ir. Greet De Keukelaere (WOV – projectmanager)
ing. Kristof Coppens (WOV – district D414)
ir. Vladimir Kostadinov (WOV – regiomanager)
ing. Katrien Rahoens (EVT)
Chantal Vergauwen (Sint-Gillis-Waas – schepen)
Chris Rottier (Sint-Gillis-Waas – mobiliteitsambtenaar)

afwezig: Peter Hofman (DMOW Beleid)
Erwin Sucaet (DMOW Beleid – mobiliteitsbegeleider)
Marc Broeckaert (VIAS)
Frank Desloovere (De Lijn Oost-Vlaanderen)
ing. Guy Sonck (WOV – EW)
ir. Gorik De Koker (WOV – directeur Investerings)

voorzitter: Tim Lonneux

verslaggever: Kjille Vanhauwaert

onderwerp: Provinciale Commissie Verkeersveiligheid

WOV: Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

EW: Agentschap Wegen en Verkeer – sectie Elektrische Weginstallatie

EVT: Agentschap Wegen en Verkeer – Expertise Verkeer en Telematica

EMT: Agentschap Wegen en Verkeer – Afdeling Electromechanica en Telematica

DMOW Beleid: Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Beleid

////////////////////////////////////



Vlaanderen
is Wegen en Verkeer

3. Sint-Gillis-Waas
N403 Zandstraat - Bagonielaan
Voetgangersoversteekvoorzieningen

Vraag:

Met een e-mail van 20 juni 2018 wordt door het Kabinet van minister Ben Weyts gevraagd : “Aangezien de werken op de N403 pas gepland zijn na 2020 is het noodzakelijk om op korte termijn zowel het snelheidsregime op het betrokken wegvak als de noodzaak van een zebrapad te bespreken op de PCV. Gelieve als AWV hierover een dossier op te stellen en zo snel mogelijk te agenderen op de PCV”. Deze vraag is ook ingegeven door de schriftelijke vraag aan de minister van Koen Daniëls (zie verder). Deze nota, voorliggend aan de PCV, behandelt specifiek het zebrapad over de N403 ter hoogte van de Bagonielaan in Sint-Gillis-Waas.

Voorstel:

Dirk Van Bellegem leidt het dossier in.

1. Verlaging snelheidsbeperking tot 50 km/u

Het aspect verlaging van de snelheidsbeperking van 70 km/u naar 50 km/u werd reeds geargumenteed bij de opmaak van het ontwerp. :

- “• In het voortraject is het snelheidsregime aan bod gekomen in GBC, er is toen specifiek nagedacht over de rand van de bebouwde kom, langs beide 'uiteinden' van de projectzone.*
- Ook een volledig traject in 50km/u was één van de opties.*
- Deze optie is niet weerhouden door de verschillende partners om volgende reden:*
 - de N403 is een secundaire weg waar een minimum aan doorstroming dient gegarandeerd te worden*
 - liever duidelijk afgebakende bebouwde kommen dan een lang tracé (1,5 km) waar het moeilijk is om de 50 km/u aan te houden (buiten de spits)*
 - een duidelijk afbakening van de bebouwde kommen toont de chauffeurs een duidelijke zone waar de snelheid van 70 km/u naar 50 km/u moet zakken*
 - kortere zones van 50km/u geven een hogere garantie op het effectief respecteren van de snelheidsbeperking*
- de keuze van snelheidsregime is één van de uitgangspunten die vastgelegd worden om dan te starten met de opmaak van het ontwerp zelf*
- het snelheidsregime dient ook effectief uitgewerkt te worden en leesbaar te zijn uit de infrastructuur. Daarvoor hebben we standaardafspraken (zie verder) zodat we min of meer een uniform wegbeeld kunnen krijgen (op lange termijn) in Vlaanderen. Zo kunnen chauffeurs ten allen tijde uit de inrichting van de infrastructuur 'aflezen' in welke zone ze zitten.*
- De keuze van snelheidsregime heeft onder meer invloed op volgende ontwerpparameters:*
 - breedte van de rijbaan, bij 50 km/u is deze merkkelijk smaller*
 - ligging fietspaden: vrijliggend bij 70 km/u of aanliggend bij 50km/u. In de praktijk is dit het meest zichtbare voor de chauffeurs als herkenning zone 50 “*

Een snelheidsverlaging naar 50 km/u heeft maar zin indien dit opgevolgd wordt. Het traject bestaat langs de N403 uit een lintbebouwing. Het fietspad richting E34 is aanliggend, het fietspad richting Sint-Niklaas is vrijliggend gezien de parkeerstrook gevat is tussen fietspad en rijweg.

Het kruispunt is gesitueerd tussen de bebouwde kommen van Sint-Pauwels en Kemzeke. Het kruispunt kan bezwaarlijk als kern of als bebouwde kom beschouwd worden.

De overstekende voetgangers zijn manifest in het straatbeeld aanwezig, gezien de situering van het zebrapad. De argumentatie, gevat in het ontwerp, blijft gestand. Een snelheidsbeperking tot 50 km/u heeft trouwens ook maar zin indien (bij voorkeur op een permanente basis) er gehandhaafd wordt.

2. Plaatsing verkeerslichten

Het al dan niet plaatsen van een verkeerslichtenregeling dient getoetst te worden aan de dienstorder A/226 . Het autoverkeer uit de Bagonielaan is relatief (zeer) beperkt. Tijdens de visuele tellingen ter plaatse werden (zeer) lage intensiteiten gemeten. In de ochtendspits (07.30 – 09.00) reden 55 voertuigen uit de Bagonielaan,

in de avondspits (15.30 – 17.00) reden 23 voertuigen uit de Bagonielaan. Het aandeel linksafslaand verkeer, komende uit de richting Sint-Niklaas naar de Bagonielaan, is ook relatief (zeer) beperkt. In de ochtendspits (07.30 – 09.00) werden 15 voertuigen geteld, in de avondspits (15.30 – 17.00) 13 voertuigen. Er wordt dus niet voldaan aan de criteria van de dienstorder, waardoor voorgesteld wordt het kruispunt niet te voorzien van een verkeerslichtenregeling.

3. Plaatsing verkeerslichten met drukknop

Er zijn duidelijk overstekende voetgangers aanwezig. Het aantal over de N403 overstekende voetgangers wordt geteld door de verrichtte visuele telling. In de ochtendspits (07.30 – 09.00) werden 12 overstekende voetgangers geteld, in de avondspits (15.30 – 17.00) 16.

Deze aantallen overstekende voetgangers worden niet geminimaliseerd, maar dergelijke (en hogere) cijfers zijn op diverse locaties in gelijkaardige situaties (2x1 weg, snelheidsbeperking tot 70 km/u) terug te vinden. Als Agentschap Wegen en Verkeer wordt beoogd dat we – zo veel als mogelijk – een uniformiteit na streven. Indien op deze locatie een verkeerslicht met drukknop voor de overstekende voetganger voorgesteld wordt, dan dient dit een vervolg te verkrijgen op andere locaties. Er is ons geen visie bekend om dergelijke oversteken standaard te voorzien met verkeerslichten op aanvraag.

Gezien ook in de nabije toekomst (op relatief korte termijn) dit wegsegment volledig vernieuwd wordt, is het niet aangewezen er een verkeerslicht met drukknop te voorzien.

4. Locatie zebrapad

De locatie van het zebrapad is gelieerd aan de ontsluiting van de Bagonielaan. Dit kan ook gelieerd zijn aan de bereikbaarheid van de bushalte 'Bagonielaan'. De bereikbaarheid van de bushalte in de rijrichting Sint-Niklaas vormt geen probleem, gezien deze halte aan dezelfde kant van de N403 gesitueerd is dan de Bagonielaan.

Om de bushalte voor bussen in de rijrichting E34 te bereiken, dient de N403 gedwarsd te worden. Deze bushalte is ca. 60 m zuidwaarts van de Bagonielaan gesitueerd. Langs de N403 is er openbare straatverlichting. De verlichting staat aan de westzijde van de N403 (kant Bagonielaan). De dichtstbijzijnde verlichtingspalen, zowel ten noorden als ten zuiden, staan op ca. 20 à 25 m. Het zebrapad is aan de zuidzijde van de Bagonielaan gesitueerd; een openbare straatverlichting staat aan de noordzijde van de Bagonielaan.

Een voorstel bestaat er in het zebrapad te verplaatsen van de zuidzijde van het kruispunt naar de noordzijde van het kruispunt. Daardoor zou de verlichting optimaler worden voor de overstekende voetganger. Daardoor zou de afstand tussen zebrapad en bushalte voor bussen in de rijrichting E34 wel vergroot worden. Dit kan eventueel verholpen worden door de bushalte te verplaatsen naar de noordzijde van het kruispunt met de Bagonielaan. Indien het zebrapad verplaatst wordt verdient het ook aanbeveling het fietspad richting Sint-Niklaas noordelijker af te buigen naar de rijweg.

5. Plaatsing punctuele verlichting

De Commissie Verkeer en Mobiliteit (CVM) van het Agentschap Wegen en Verkeer besliste in zitting van 21-06-2018 :

" (...)

De dienstorder (en bevestigd in de lichtvisie gewestwegen 2017) voorziet bijgevolg in de plaatsing van galpalen met telkens een asymmetrisch toestel en indien dit ontbreekt de nodige basisverlichting.

Concreet wordt een uitrustingsniveau "verlichte voetgangersoversteek" voorzien 1 :

a. als een dwarsend zebrapad zich

i. op een voorrangsgeregeld kruispunt bevindt enkel buiten bebouwde kom

ii. buiten een kruispunt bevindt

b. als een dwarsende fietsoversteek zich

i. op een voorrangsgeregeld kruispunt buiten de bebouwde kom bij een snelheidsregime van 70km/u, 90km/u of onafhankelijk van snelheidsregime op een 2x2)

ii. buiten een kruispunt bevindt bij een snelheidsregime van 70km/u, 90km/u of onafhankelijk van snelheidsregime op een 2x2)

Om de oversteken in aantallen op te delen volgens bovenstaande prioriteiten werd een inschatting gemaakt. Voor de voetgangersoversteken werden de gegevens van wegenafdeling OVL opnieuw gebruikt om te extrapoleren waar mogelijk (bv; wel of niet gelegen op een kruispunt) Bij de opmaak van dit plan van aanpak beschikten we immers enkel over de oversteken en de ligging binnen of buiten de bebouwde kom.

Zo was ingeschat dat respectievelijk 1.095 van de 1.740 voetgangersoversteken en 6 van de 1089 fietsoversteken binnen de bebouwde kom lagen.

1) Prioriteit 1: oversteken buiten kruispunt met gescheiden rijbanen

a) bibeko (ingeschat 250/1740 voetgangers; 6/1089 FOP = alle FOP bibeko)

b) bubeko (ingeschat 70/1740 voetgangers; 90/1089 FOP)

2) Prioriteit 2: oversteken buiten kruispunt enkele rijbaan

a) bibeko (ingeschat 845/1740 voetgangers; FOP nvt al meegenomen in voorgaande)

b) bubeko (ingeschat 205/1740 voetgangers; 450/1089 FOP)

3) Prioriteit 3: oversteken op (voorrangsgeregeld) kruispunt

a) bubeko (ingeschat 370/1740 voetgangers; 543/1089 FOP)

(....)

In het verkeersveiligheidsfonds is een jaarlijks bedrag ingeschreven van 3M€ voorzien. Aan dit investeringsritme zou het uitrollen 9 jaar bedragen volgens het ingeschat scenario . Gemiddeld met dit jaarlijks bedrag zouden ca 230 sites uitgerust kunnen worden waar enkel galpalen moeten toegevoegd worden, en 56 volledige sites uitgerust kunnen worden, gespreid over heel Vlaanderen. Wanneer bij projecten (nieuwe herinrichtingen) oversteken voorzien worden die volgens het DO uitgerust moeten worden (alle prioriteiten) wordt geacht dat deze kosten opgenomen worden in het totale kostenplaatje van het project. “

Gezien het desbetreffende zebepad gesitueerd is buiten de bebouwde kom en gesitueerd op een kruispunt, wordt dit zebepad gecategoriseerd als prioriteit 3. Gezien in het ontwerp er geen zebepad meer voorzien is, gezien het ontwerp op relatief korte termijn (gedacht wordt aan 2021, ook in functie van verloop van onteigeningen) uitgevoerd wordt, strookt de plaatsing van een punctuele verlichting op die locatie niet met de prioritering. Het verplaatsen van het zebepad, zoals gesteld onder 4, net onder de bestaande verlichting zou een antwoord kunnen bieden aan een betere verlichting van het zebepad, in afwachting van de realisatie van het project.

Bespreking:

De federale politie laat via mail weten een snelheidsverlaging te willen invoeren van 50km/u. Zij verkiezen ook de plaatsing van een VRI alsook het zebepad te verplaatsen en punctuele verlichting aan te brengen.

Sint-Gillis-Waas stelt voor om de ligging van het zebepad te behouden.

De gemeente stelt wel voor om ter hoogte van het zebepad openbare verlichting aan te brengen, zodat er (bij duisternis) een grotere zichtbaarheid is van het zebepad en de overstekende voetganger. De gemeente kan zich vinden in het verplaatsen van een verlichtingspaal of het plaatsen van een bijkomende verlichtingspaal.

Gezien de verlichting langs de N403 niet aan AWV toebehoort, wordt verzocht dat de gemeente dit op zich neemt. De kosten voor de openbare verlichting worden dan ook gedragen door de gemeente Sint-Gillis-Waas.

AWV geeft mee dat nadat de onteigeningen uitgevoerd zijn, de herinrichting van de Zandstraat zal gebeuren, dit onder andere ter hoogte van de Bagonielaan. Er zullen 2 middengeleiders aangebracht worden met daartussen een afslagstrook naar de Bagonielaan. In de middengeleider zal aan de zuidzijde van de Bagonielaan een opening zijn waardoor de voetganger de N403 in 2 fases kan dwarsen. In dit ontwerp verdwijnt het zebepad.

AWV merkt op dat er een officiële vraag is van de gemeente om het project te herbekijken. Sint-Gillis-Waas bespreekt op de volgende gemeenteraad het antwoord van AWV dat hen recent werd toegestuurd.

Op de gemeentewegen van Sint-Gillis-Waas worden zebrapaden extra geaccentueerd door een groene coating. De gemeente vraagt om die groen coating aan te brengen ter hoogte van dit zebrapad. AWV stelt dat dit niet gebruikelijk is op gewestwegen. Zij wensen uniformiteit op de gewestwegen en gaan niet akkoord met het aanbrengen van een groene coating.

De snelheidsbeperking van 50 km/u wordt niet weerhouden. Op de GBC werd door alle partners (oa. AWV en gemeente) gekozen voor het behoud van een snelheidsregime van 70 km/u.

Besluit:

Het huidige zebrapad wordt behouden. Sint-Gillis-Waas neemt contact op met Eandis om de verlichtingspaal te verplaatsen of een bijkomende verlichtingspaal te plaatsen. De kosten worden door de gemeente gedragen.

Afspraken:

Sint-Gillis-Waas: contact opnemen met Eandis om de verlichtingspaal te verplaatsen of een bijkomende verlichtingspaal te plaatsen