

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 511
van **LODE CEYSSENS**
datum: 31 januari 2020

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

Kreukelpalen - Invloed op de verkeersveiligheid

Wie met de wagen door een verkeerd manoeuvre of een verkeerde stuurbeweging van de rijbaan af geraakt en daardoor bruusk tot stilstand komt, ondervindt heel wat g-krachten. De gordel en de airbag zorgen ervoor dat bestuurders niet tegen het interieur van de auto botsen, maar de g-krachten die op het voertuig inwerken, kunnen zij niet opvangen.

G-krachten kunnen opgevangen worden door een langere remweg. Daarvoor zijn de zogenaamde kreukelpalen een oplossing. Dit zijn verlichtingspalen die helemaal samenklappen als er een auto tegen botst. Doordat ze meebuigen bij een botsing, beperken ze de schade voor het voertuig en de inzittenden. Dat komt doordat het voertuig niet meer plots tot stilstand wordt gebracht, maar geleidelijk wordt afgeremd.

Deze palen worden doorgaans geplaatst op plaatsen waar de kans op een aanrijding met een verlichtingspaal het grootst is, zoals bij toegangswegen en verbindingswegen van rotondes, in scherpe bochten, op plaatsen waar twee wegen scherp splitsen en op andere gevaarlijke punten.

In een antwoord op een mondelinge vraag in de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 29 april 2010 stelde de toen bevoegde minister Crevits dat er in onderstaande gevallen altijd voor kreukelpalen gekozen wordt:

- a) op wegen waar er geen vangrails staan en de toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u;
- b) op wegen waar de toegelaten snelheid kleiner of gelijk is aan 50 km/u en de verlichtingspalen op minder dan 2 meter van de rand van de rijstrook staan;
- c) op rotondes, behoudens in gebieden van terreinklasse 1, wat wil zeggen in kustgebied tot 2 km landinwaarts en aan grote uitgestrekte watervlaktes zoals de Schelde;
- d) op plaatsen waar de kans op aanrijdingen van de verlichtingspalen het grootst is, zoals bij de aanleg van de toegangswegen tot en de verbindingswegen tussen rotondes, in scherpe bochten, op plaatsen waar twee wegen scherp splitsen en op andere gevaarlijke punten.

In zones 30 worden geen kreukelpalen geplaatst, en evenmin op plaatsen waar verlichtingspalen met een hoogte groter dan 12 meter moeten worden opgesteld. Kreukelpalen zijn immers beperkt in hoogte. Kortom, kreukelpalen genieten de voorkeur boven een combinatie van klassieke palen met vangrails specifiek ter beveiliging van de verlichtingspalen.

1. Blijven bovenstaande regels voor het plaatsen van kreukelpalen gelden of moet dit herzien worden in functie van de verkeersveiligheid?
2. Heeft de minister zicht op hoeveel gemeenten momenteel in kreukelpalen hebben geïnvesteerd? Graag een overzicht per gemeente.
3. Heeft de minister zicht op de (positieve) invloed van kreukelpalen op verkeersveiligheid? Zijn er cijfers beschikbaar van ongevallen met kreukelpalen?
4. Zal de minister lokale besturen faciliteren om verder te investeren in kreukelpalen? Indien ja, wat mogen we hiervan verwachten?

ANTWOORD

op vraag nr. 511 van 31 januari 2020

van **LODE CEYSSENS**

1. Een kreukelpaal is één van de producten die voldoen aan de Europese normering inzake passieve veiligheid voor draagconstructies (NBN EN 12767). Naast kreukelpalen bestaan er nog andere types lichtmasten die aan deze norm voldoen en die voor inzittenden dezelfde of een hogere veiligheid opleveren. Lichtmasten die aan deze norm voldoen, worden meer algemeen, botsvriendelijke masten genoemd.

Het plaatsen van botsvriendelijke lichtmasten past binnen het verkeersveiligheidsconcept vergevingsgezinde wegen dat door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gehanteerd wordt. Mensen kunnen door het maken van fouten, het falen van het voertuig of een probleem met de weg in de problemen komen. Binnen het concept van een vergevingsgezinde weg tracht men daarom in eerste instantie de tijd en ruimte te geven aan een bestuurder om zich te corrigeren door een redresseerstrook te voorzien. In tweede instantie wordt gepoogd om de gevolgen voor de betrokkenen zo beperkt mogelijk te houden door het voorzien van een voldoende brede veiligheidsstrook zonder obstakels naast de rijbaan. Als het niet lukt om alle obstakels buiten de veiligheidsstrook te plaatsen, wordt nagegaan of de obstakels botsvriendelijk kunnen gemaakt worden. Botsvriendelijke masten vormen hier een mogelijke oplossing. Als er geen botsvriendelijke alternatieven beschikbaar of wenselijk zijn, dienen de obstakels afgeschermd te worden met een gepaste afschermende constructie.

AWV heeft rond dit thema een handboek met richtlijnen uitgebracht in 2014. Dit kan teruggevonden worden op de website

<https://docs.wegenenverkeer.be/Vademecums/Vademecum%20Vergevingsgezinde%20wegen.pdf>. Nieuwe projecten worden steeds conform deze richtlijnen ontworpen. Het dienstorder waarin de vermelde regels omtrent het plaatsen van kreukelpalen stonden, is ondertussen ingetrokken en vervangen door de voorschriften uit het handboek vergevingsgezinde wegen. Hierin is zelfs een ruimere toepassing van kreukelpalen voorzien. Botsvriendelijke lichtmasten worden hierin niet verplicht in zones 30 (weinig meerwaarde) en zijn niet toegelaten in gebieden van terreinklasse 1, wat wil zeggen in kustgebied tot 2 km landinwaarts en aan grote uitgestrekte watervlaktes zoals de Schelde omwille van stabiliteit en duurzaamheid.

Het huidige handboek vergevingsgezinde wegen ondergaat momenteel een update en wordt in de komende maanden in een geactualiseerde versie verspreid onder de noemer van het "vademecum vergevingsgezinde wegen, deel gemotoriseerd verkeer". Momenteel lopen hier rond enkele infosessies.

2. Neen, hiervan is geen overzicht beschikbaar.
3. Video's en testresultaten van crashtesten conform de normering (zie vraag 1) tonen aan dat de aanrijding van een botsvriendelijke verlichtingsmast versus de aanrijding van een gewone lichtmast een groot verschil oplevert op vlak van veiligheid voor de inzittenden. Hieruit kan men besluiten dat ongevallen tegen een botsvriendelijke mast wellicht minder ernstig aflopen dan ongevallen tegen een gewone mast. Bij het registreren van de ongevallen dient de politie aan te duiden of er een hindernis werd aangereden. Mogelijke keuzes hierbij zijn oa: "verlichtingspaal" en "andere paal", maar hier dient geen onderscheid gemaakt te worden over welk type paal dit gaat. Voor de personen die het ongeval registreren is het bovendien niet makkelijk om dit

onderscheid visueel te maken. Bijgevolg is er geen indicatie over het aantal ongevallen (en de impact) tegen kreukelpalen vanuit de ongevallenstatistieken. De invloed van kreukelpalen op de verkeersveiligheid kan dan ook moeilijk op basis van statistische ongevalsgegevens ingeschat worden.

4. Algemeen moedigt AWV gemeenten en steden aan om haar vademecums, zoals het handboek vergevingsgezinde wegen, te gebruiken. Waar het kan, wordt het ook verplicht gesteld zoals bv. in het kader van een samenwerkingsovereenkomst VIII, waarbij de gemeenten betoelaagd worden om aan de bebouwing aangepaste verlichting te plaatsen langs een gewestweg.

Om de kennis rond de vademecums te verspreiden worden op regelmatige basis en minstens bij het verschijnen van een nieuwe geüpdatete versie infosessies georganiseerd. Zo worden heden infosessies georganiseerd rond vergevingsgezinde weginfrastructuur, waarbij steden en gemeenten rechtstreeks of onrechtstreeks een deel van het doelpubliek zijn. Hiermee wordt het bewustzijn rond vergevingsgezindheid als verkeersveiligheidsconcept verhoogd. Er zijn op dit moment geen andere concrete initiatieven gepland.