

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1202
van **KARIN BROUWERS**
datum: 4 september 2020

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

R23 Tervuursevest Leuven - Veiligheid oversteekplaats (2)

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1030 van 18 juni 2020 stelt de minister:
"Op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) van 30 april 2019 werden verschillende gelijkaardige oversteken op de ring van Leuven besproken. Er werd besloten om op het betreffende kruispunt een proefproject uit te voeren met gevleugelde zebrapaden. Er werd gekozen voor een proefproject omdat de randvoorwaarden niet overeenkomen met deze in de schoolomgevingen.

Gevleugelde zebrapaden worden tot op heden immers enkel toegepast binnen schoolomgevingen op 2x1 wegen bij een snelheidslimiet van 30 km/u. Dit proefproject bij een 2x2-weg en snelheidslimiet 50 km/u wordt in een studie geanalyseerd door VIAS. In mei 2019 werd door VIAS gedurende enkele dagen al observatie gedaan. In de zomer van 2019 werd de oversteek aangepast. Na een gewenningsperiode van enkele weken, werd in oktober een nieuwe conflictobservatie uitgevoerd door VIAS. De resultaten van deze voor- en nastudie werden een eerste keer door VIAS toegelicht op de AVVG (Adviesgroep voor Verkeersveiligheid Gewestwegen) van 2 juli 2020."
"Zoals hierboven aangegeven, zal het AWW de resultaten van het proefproject analyseren en bekijken of de richtlijnen omtrent het gebruik van gevleugelde zebrapaden aangepast zullen worden. Bij een positief bericht hierover worden in de toekomst bijkomende voetgangersoversteekplaatsen omgevormd tot een gevleugelde voetgangersoversteek."

1. Is de oversteekplaats veiliger geworden sinds de aanleg van de gevleugelde zebrapaden in de zomer van 2019? Zijn er minder ongevallen sinds de aanleg van de gevleugelde zebrapaden? Graag een overzicht van de ongevallen op deze oversteekplaats van de afgelopen 5 jaar, met graag overzicht per jaar, welke de betrokken weggebruikers zijn, de ernst van de ongevallen en of er lichamelijke schade was.
2. Wat waren de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit de resultaten van de voor- en nastudie zoals door VIAS toegelicht op de AVVG van 2 juli 2020?
3. Heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de resultaten van dit proefproject kunnen analyseren om te bekijken of de richtlijnen betreffende de aanleg van gevleugelde zebrapaden aangepast of uitgebreid moeten worden? Indien ja, wat zijn de conclusies en aanbevelingen uit deze analyse? Indien niet, tegen wanneer zal de analyse dan klaar zijn?

4. Zal het in de toekomst toegelaten en mogelijk worden om op oversteekplaatsen met een 2X2-weg gevleugelde zebrapaden aan te leggen? Indien niet, waarom niet? Zo ja, vanaf wanneer en onder welke voorwaarden?
5. Zullen er concreet nog aanpassingen gebeuren aan de oversteekplaats op de Tervuursevest om die nog veiliger te maken? Zo niet, waarom niet? Zo ja, welke aanpassingen zullen er nog gebeuren en wat is de timing en planning van deze aanpassingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1202 van 4 september 2020

van **KARIN BROUWERS**

1. Tot op heden beschikt het Agentschap Wegen en Verkeer over gelokaliseerde ongevallendata tot en met 2018. Het is dus niet mogelijk om op basis van deze data het effect van het gevleugelde zebrapad te analyseren, aangezien dit pas in 2019 werd aangelegd. Onderstaand de ongevallendata 2014-2018 op het kruispunt:

Jaar	Aantal Ong	LIGW	ZWGW	Doden
2014	3	3	0	0
2015	2	3	0	0
2016	3	2	1	0
2017	3	3	0	0
2018	0	0	0	0
	11	11	1	0

Onderscheid naar weggebruiker:

Gevolg	Bromfiets	Fiets	Lichte vrachtauto	Motorfiets	Voetganger
Lichtgewond	1	5	1	1	3
Zwaargewond		1			

2. Samengevat kan op basis van het proefproject dat VIAS heeft uitgevoerd in Eeklo en in Leuven op een 2x2-weg (50 km/h) worden geconcludeerd dat er een statistisch significante daling van het aantal ernstige conflicten is na het aanleggen van de gevleugelde oversteek. Daarnaast werden ook verschillende gedragseffecten gevonden (vooral het verloop van het voorrangproces en de stoppositie) die gunstig zijn voor de verkeersveiligheid. Daar staan geen wezenlijke vastgestelde negatieve effecten voor de verkeersveiligheid tegenover. Daarom besluit de studie dat het aanleggen van gevleugelde oversteekplaatsen op 2x2 wegen (50 km/h) - net zoals de eerdere studie op 2x1-wegen (30 km/h) - een gunstig effect heeft op de veiligheid van de

overstekende kwetsbare weggebruikers. Hieronder worden de deelconclusies van de studie van VIAS verder in detail besproken:

1. Verschuiving van voorrang nemen naar voorrang krijgen bij kwetsbare weggebruikers die voorrang hebben: De analyse van het voorrangproces werd uitgesplitst in interacties waarbij de overstekende kwetsbare weggebruikers voorrang hebben (voetgangers, voetgangers met fiets in de hand, gemengde groepen met daarin minimaal één voetganger,...) en interacties waarbij de overstekende kwetsbare weggebruikers géén voorrang hebben. Kwetsbare weggebruikers die voorrang hebben gaan in de naperiode niet noemenswaardig vaker eerst gaan dan in de voorperiode. Degenen die eerst gaan, krijgen wel vlotter de voorrang van de bestuurders en moeten deze dus minder vaak assertief opeisen. De verschuiving van 'voorrang nemen' naar 'voorrang krijgen' zou kunnen wijzen op een beperkt gunstig effect op de verkeersveiligheid. We zien dat deze verschuiving sterker aanwezig is op rijstrook 2 dan op rijstrook 1. Binnen rijstrook 2 is het effect sterker voor interacties met zichtbelemmering door een voertuig op de andere rijstrook dan voor interacties zonder zichtbelemmering.
2. Toename van defensieve voorrangsstijlen bij fietsers in Leuven (maar niet in Eeklo): Bij interacties waarin de overstekende kwetsbare weggebruiker geen voorrang hebben (voornamelijk fietsers, en enkele bromfietsers), is de oversteekplaatsen in Leuven een duidelijk gunstig effect van de gevleugelde oversteekplaats. Er is een duidelijke toename van de defensieve voorrangsstijlen ('voorrang krijgen' en 'voorrang ontvangen') ten koste van de meer assertieve voorrangsstijlen ('voorrang nemen' en 'voorrang forceren'). De stijging van 'voorrang ontvangen' in Leuven is het sterkst voor interacties op de tweede rijstrook waarbij er zichtbelemmering is door een voertuig in de andere rijstrook. De stijging van de voorrangsstijl 'voorrang krijgen' is het sterkst op de eerste rijstrook. Deze veranderingen in het interactieproces zullen naar verwachting gunstig zijn voor de verkeersveiligheid.
3. Betere oversteeklijnen indien omega-beugels correct kunnen geïnstalleerd worden: In de naperiode zien we in Leuven gunstigere oversteeklijnen dan in de voorperiode; in Eeklo zien we echter een lichte daling van het correct gebruik van de oversteekplaats. Deze effecten zijn wellicht te wijten aan het feit dat de omega-beugels die als flankerende maatregel geplaatst dienen te worden bij een gevleugelde oversteekplaats in Leuven wel correct konden geïnstalleerd worden, maar niet in Eeklo. Dit benadrukt het belang van de omega-beugels als flankerende maatregel bij een gevleugelde oversteekplaats.
4. Motorvoertuigen stoppen verder van de overstekende kwetsbare weggebruiker: De analyse van de stoppositie van voertuigen die volledig tot stilstand komen in een interactie, toont aan dat voertuigen na de aanleg van een gevleugelde oversteekplaats gemiddeld iets meer dan 3m vroeger stoppen. Het effect op de stoppositie blijkt in deze studie op 2x2 wegen sterker aanwezig te zijn dan in de eerdere studie op 2x1-wegen. Dit zal naar verwachting een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, aangezien er een grotere veiligheidsmarge is (in ruimte) tussen de overstekende kwetsbare weggebruiker en het voertuig, en doordat de kans afneemt dat een overstekende kwetsbare weggebruiker verdwijnt in de dodehoek voor een vrachtwagen. De hypothese dat bestuurders bij een gevleugelde oversteekplaats sneller terug zouden vertrekken - wat negatief is voor de verkeersveiligheid - wordt niet bevestigd.
5. Het aantal ernstige conflicten daalt: Na de aanleg van de gevleugelde oversteekplaatsen daalt het totaal aantal ernstige conflicten op de vier oversteekplaatsen tezamen significant.
6. Aandeel conflicten met zichtbelemmering daalt: Het aandeel ernstige conflicten ligt hoger op de tweede rijstrook (vanuit het oogpunt van de overstekende weggebruiker) dan op de eerste rijstrook (ruwweg 60-40 verhouding). Deze bevinding is in lijn met de ongevalsanalyse, waaruit blijkt dat het vaakst

voorkomend type ongeval een aanrijding betreft van een overstekende kwetsbare weggebruiker die zich (vanuit zijn/haar eigen oogpunt) op de tweede rijstrook bevindt. De verhouding tussen de eerste rijstrook en de tweede rijstrook blijft gelijk tussen voor- en naperiode. In de voorperiode is er bij meer dan de helft van de conflicten op de tweede rijstrook sprake van zichtbelemmering door een voertuig op de andere rijstrook. Na aanleg van de gevleugelde oversteekplaatsen zien we dat het aandeel conflicten waarbij sprake is van een zichtbelemmering aanzienlijk lager ligt. Het aantal conflicten op de tweede rijstrook met zichtbelemmering lijkt dus sterker gedaald na het aanleggen van gevleugelde oversteekplaatsen dan de andere types conflicten. De gedragsanalyse toonde echter dat het aantal interacties met een zichtbelemmering niet daalde. Hoewel een gevleugelde oversteekplaats er dus niet toe leidt dat het aantal interacties met een zichtbelemmering door een voertuig in de andere rijstrook daalt, blijkt de gevleugelde oversteekplaats dus wel de kans te verminderen dat dergelijke situaties resulteren in een ernstig conflict.

- 3-4. Het AWW heeft naar aanleiding van de resultaten van de studie en het advies van VIAS het criterium met betrekking tot de locatie aangepast. Net zoals in de oorspronkelijke criteria (2019) zal er op gewestwegen nog steeds proactief een gevleugelde voetgangersoversteek worden aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van een kleuterschool of lagere school (30 km/h gebied). Bijkomend zal er op basis van de nieuwe studie ook proactief worden opgetreden op 2x2-wegen indien de snelheid beperkt is tot 50 km/h of lager (op voorwaarde dat er geen andere oplossing mogelijk is zoals het plaatsen van een verkeersregelininstallatie of het reduceren van het aantal rijstroken). Tot slot kan er ook op aanvraag van een lokaal bestuur een gevleugelde oversteek worden aangelegd op 2x1-wegen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/h of lager.

Verder werd er ook nog een versoepeling aangebracht in de veiligheidsstrook die voorzien moet worden ten opzichte van de fysieke afscheiding en dit naar analogie met de nieuwe bepalingen in het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel gemotoriseerd verkeer dat in het najaar wordt gepubliceerd.

Deze aanpassingen aan de criteria worden in het najaar finaal verankerd en gepubliceerd.

5. Voorlopig worden er geen bijkomende aanpassingen aan de Oversteek op de Tervuursevest gepland. Het onderzoek naar effect van de gevleugelde oversteekplaatsen is bemoedigend.