



Opschrift

Vergadering van 12 januari 2021

Nummer: 2021_MV_00005

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandembroucke: Onveilige situatie kruispunt Heernisplein

Raadslid(-leden):

Joris Vandembroucke - sp.a

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Het kruispunt aan het Heernisplein (met de Louis Schuermanstraat) is berucht bij elke buurtbewoner en regelmatige passant. In het bijzonder tijdens de spits is de situatie er gevaarlijk wanneer er grote (afslaande) verkeersstromen overstekende scholieren en hun ouders kruisen. Wie er dagelijks passeert, ziet zeer regelmatig dat bestuurders het rood licht negeren en dat er veel te snel gereden wordt. Vooral bij ouders van scholieren die het kruispunt moeten oversteken op weg naar basisschool De Krekel leeft de overtuiging dat het een kwestie van tijd is alvorens zich een ernstig ongeval voordoet. Afgelopen week scheelde het op een haar na wanneer de step van een kind onder de wielen van bestelwagen verdween.

Op 13/2/2019 antwoordde de burgemeester op een schriftelijke vraag van mij dat er zich in de periode 2016-begin 2019 in totaal 20 ongevallen voordeden, met in totaal 2 zwaargewonden en 8 lichtgewonden. Hierbij waren 4 kinderen jonger dan 15 jaar betrokken. Op mijn vraag of het een optie is om alvast een flitspaal te zetten voor controles op snelheid en rood licht rijden, werd een verkeerstechnisch onderzoek en analyse van de ongevallengegevens aangekondigd.

De bekommernis omtrent deze onveilige situatie is al meermaals geuit door buurtbewoners. Het is dan ook één van de 20 grote knelpunten waarvoor een oplossing wordt gezocht via een nieuw wijkmobiliteitsplan. In de pers lezen we dat de schepen meteen zal onderzoeken of er ingrepen mogelijk zijn om dit kruispunt op kortere termijn al veiliger te maken.

Vraag:

- Aan welke concrete opties denkt de schepen om dit kruispunt op korte termijn veiliger te maken en wat is de timing?

- Weet de schepen welke resultaten de begin vorig jaar aangekondigde verkeerstechnische- en ongevalanalyses hebben opgeleverd?

- Een vraag die opduikt over de 3 scenario's voor een nieuw wijkmobiliteitsplan, is hoe dit kruispunt zonder verkeerslichten veilig en vlot kan functioneren aangezien hier dagelijks talrijke scholieren tijdens de spits moeten oversteken. In scenario 1 worden de verkeerslichten geschrapt.

Antwoord

U stelt een vraag over de infrastructuur en u heeft daar gelijk in. Ik heb naar aanleiding van het bijna-ongeval waar u naar verwijst ook dingen bekeken. Het komt echter ook door onverantwoord rijgedrag. Een zebepad betekent extra vertragen. Niet versnellen of nog rap erdoor voor er iemand oversteekt. Vertragen, stoppen en kijken moet gewoon. Het rijgedrag van sommige automobilisten is wraakroepend, wetend dat ze met 1500 kilo rondrijden, dat moet ik toch ook even zeggen.

In 2019 werd inderdaad een diepte analyse van de ongevallen gedaan. Een eerste oorzaak die naar boven kwam uit deze analyse is een zeer korte ontruimingstijd van het kruispunt. Hierdoor was er een verhoogd risico voor overstekende voetgangers om in conflict te komen met gemotoriseerd verkeer dat op dat moment nog het kruispunt aan het ontruimen was. In mei 2019 werd daarom al een aanpassing gedaan aan de verkeerslichtenregeling van het Heernisplein. Toen werd de ontruimingstijd van het kruispunt verlengd zodat dit de conflicten tussen ontruimend verkeer en weggebruikers die het kruispunt opkomen na een wissel in de groenrichting verminderd werden. Sindsdien hebben er 3 ongevallen plaatsgevonden: 2 met blikshade en 1 ongeval met lichtgewonde voetganger die verderop (buiten het lichtengeregeld kruispunt) overstak. Drie is nog veelteveel, we moeten gana voor zero, maar dit is toch al een gunstige evolutie ten opzichte van de jaren voorafgaand aan de aanpassing.

Een tweede oorzaak die naar boven kwam in de diepte analyse situeert zich rond de aanwezigheid van de gemarkeerde oversteekplaats op de overgang van Heernisplein naar Klinkkouterstraat. Door de wachtrij van wagens die voor het kruispunt ontstaat, zijn overstekende voetgangers minder goed zichtbaar voor het verkeer dat in de tegenovergestelde richting rijdt. Een oplossing op korte termijn leek toen het weghalen van de oversteekplaats. Doch doet een dergelijke maatregel ook afbreuk aan het voetgangerscomfort en de oversteekbaarheid van de straat. Dat was geen goeie oplossing. De voetgangers zouden in dat geval dus de verliezers worden in een situatie waar zij niet de oorzaak dragen. Een oplossing op langere termijn lijkt de mogelijkheid te openen om zowel de kans op een ongeval naar beneden te halen, het comfort voor de voetganger te waarborgen én de oversteekbaarheid te verhogen. Deze oplossing bestaat er in de as

Toekomststraat- Klinkkouterstraat veel autoluwer te maken, zodat de lengte en frequentie van wachtrijen voor autoverkeer aan het kruispunt hier naar beneden gaat. Dit is een denkpiste die in ieder scenario van het wijkmobiliteitsplan vervat zit. Het weghalen van het verkeerslicht aan het Heernisplein kan de kwaliteitsverbetering nog versterken (frequentie wachtrij autoverkeer verder laten dalen, wachttijd voor voetgangers uitschakelen, roodlichtnegatie uitschakelen), maar kan ook negatieve ongewenste effecten met zich meebrengen (oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verminderen, geen sturing meer in de wachtrijen). Daarom zal er nog verder onderzoek gebeuren alvorens de beslissing over het al dan niet weghalen van de verkeerslichten zal vallen.

Ondertussen startte het Mobiliteitsbedrijf met verder onderzoek naar aanpassingen aan de verkeerslichten op de korte termijn. Dit onderzoek werd nog niet gefinaliseerd, maar er kunnen al eerste voorzichtige conclusies getrokken worden. De huidige verkeerslichteninstallatie laat enkel een aanpassing van de starre regeling toe. Enkel het toevoegen van een afzonderlijk voetgangersfase is hierin mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit kan een verkeersveiligheidsvoordeel voor de voetganger opleveren, maar heeft andere nadelen. Voetgangers zouden afhankelijk van de oversteekbeweging die ze maken geconfronteerd worden met een langere wachttijd. Ook fietsers, bussen van de Lijn en regulier gemotoriseerd verkeer zou geconfronteerd worden met langere wachttijden. Gezien de voetgangersfase ook niet op aanvraag werkt, zou deze ook in werking treden wanneer er zich geen voetgangers aanbieden om de oversteek te maken. Dat kan voor onbegrip zorgen bij de andere weggebruikers en verhoogt daardoor het risico op roodrijders. Het is ook aangewezen dat een aanpassing van de verkeerslichtenregeling consequent wordt toegepast op de volledige as van de N445. Dit om te garanderen dat de weggebruiker geen valse verwachtingen heeft bij de andere kruispunten. Dit zou voor een verschuiving van het verkeersveiligheidsrisico naar andere kruispunten op N445 zorgen.

Gezien er door de komst van een Wijkmobiliteitsplan, met grote waarschijnlijkheid een fundamenteel andere verkeerssituatie zou ontstaan, zal een aanpassing wel wat aanpassingen vergen van de weggebruikers om zich in te stellen op een nieuwe situatie.

We zullen dus onderzoeken wat er mogelijk is op korte termijn, maar kijken ook uit naar de mogelijkheden binnen het wijkcirculatieplan.
