



Meneer
Christophe Peeters
Gemeenteraadslid

contactpersoon
Kabinet Watteeuw
09 266 50 97

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Datum
25/08/2023

SV 00297 - Opbreken dubbele opritten

Geachte heer Peeters,

Er zijn tal van studies die aantonen dat het *aantal* toegangen tot een weg de veiligheid van die weg beïnvloeden. Zowel Gluck¹, Levinson²⁻³ als Azzeh⁴. komen tot de bevinding dat een hogere dichtheid van toegangen tot een weg de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. *'An increase in the access density of an additional access point per kilometre results in an increase in the accident rate (...) for two-lane roads in both urban and rural areas. Several studies found that the crash rate is associated with the square root of access density'*.

Zie ook Mountain, Fawaz & Jarrett⁵. Karlafatis & Ioannis⁶ en Wu & Tong⁷

¹ Gluck, J.; Levinson, H.S. Impacts of Access Management Techniques, NCHRP Report. *Transp. Res. Board* 1999

² Levinson, H.; Gluck, J.; Barlow, J.; Eck, R.; Hecker, W.F. Driveway Design Practices, Issues, and Needs. In Proceedings of the 3rd Urban Street Symposium: Uptown, Downtown, or Small Town: Designing Urban Streets That Work, Seattle, WA, USA, 24–27 June 2007

³ Levinson, H.S. Access Spacing and Accidents: A Conceptual Analysis. TRB Circular E-C019. In Proceedings of the Urban Street Symposium, Dallas, TX, USA, 28–30 June 1999.

⁴ Azzeh, J.A.; Thorson, B.A.; Valenta, J.J.; Glennon, J.C.; Walton, C.L. *Evaluation of Techniques for the Control of Direct Access to Arterial Highways*; FHWA-RD-76-85; Federal Highway Administration: Washington, DC, USA, 1975.

⁵ Mountain, Linda, Bachir Fawaz, and David Jarrett. "Accident prediction models for roads with minor junctions." *Accident Analysis & Prevention* 28.6, 1996.

⁶ Karlaftis, Matthew G., and Ioannis Golias. "Effects of road geometry and traffic volumes on rural roadway accident rates." *Accident Analysis & Prevention* 34.3, 2002

⁷ Wu, Kun-Feng Ken, and Tong Lin. "Investigating the effects of travel lane configuration and lane width on traffic safety where powered-two-wheelers (PTWs) share with larger vehicles: A micro perspective." *Accident Analysis & Prevention* 172, 2022

Ook de *vormgeving van toegangen* tot een weg heeft impact op de verkeersveiligheid. Gattis⁸ stelt *'How well driveways are designed affects the safety and mobility of not only motorists but also bicyclists and pedestrians.'* Specifieker stelt Gattis *'access points with an excessive width are associated with higher accident rates.'*

Perri & Vaiana⁹ hebben nog recenter onderzoek gedaan naar de impact van de vormgeving van toegangen op verkeersveiligheid. Hun studie richt zich op *'uncontrolled accesses, namely, access points without traffic lights, stop signs, right-of-way, yield signs, or right-turn acceleration/deceleration lanes. (...) Access points include private accesses (driveways) and industrial/commercial accesses.'* De onderzoekers concluderen onder meer: *'The safest conditions are related to lower values in both radius and width; this specific condition is attributable to greater control of the driver's execution of the manoeuvre.'* Zij geven onder meer de volgende aanbeveling: *'Channelization of the access point may be an effective solution for the management of vehicles turning into or out of uncontrolled accesses with a great width.'*

Naast het bovenstaande streeft de Stad Gent naar het respecteren van de omgevingsvergunning. Al te vaak merken we dat burgers het niet zo nauw nemen met de voorschriften over de opritten op het openbaar domein. Ze plaatsen opritten op openbaar domein naar eigen inzicht en leggen deze aan in hun eigen materialen en volgens hun eigen noden, waarbij de opritten vaak veel breder zijn dan opgelegd in de omgevingsvergunning.

Dat de omgevingsvergunning wordt gerespecteerd is belangrijk. Wanneer later werken aan deze oprit op het openbaar domein moeten gebeuren (bv. in het kader van nutswerken), dan kunnen ze vlotter hersteld worden als standaardmaterialen werden gebruikt en deze dus voorradig en overal dezelfde zijn.

Naar veiligheid toe, geeft een brede oprit meer conflicten met de voetganger. Deze opritten hebben een lange verlaagde boordsteen, waardoor het voor de automobilist gemakkelijk is om snel/vlot de oprit op te rijden (in een vloeiende beweging). Opstaande verhoogde boordstenen beschermen de voetganger veel meer, want geen enkele automobilist wil het risico nemen om op een verhoogde boordsteen te botsen en zal de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen. Door het beperken van de breedte van een oprit, beschermen we dus de voetganger; we nopen de automobilist tot vertragen en uitkijken, alvorens zijn oprit op te rijden.

Een tweede aspect is de begaanbaarheid van het voetpad zelf (dit doet zich voor bij doorlopende voetpaden). Telkens een voetpad aan een oprit komt, moet het voetpad verlaagd worden. Dit geeft een 'op en neer gaande' beweging, die niet voor alle voetgangers zo evident of comfortabel is. Hoe meer de burger naar eigen inzicht zijn oprit (illegaal) verlaagd, hoe sterker dit fenomeen zich voordoet en hoe meer hinder voor de voetganger.

Een derde aspect is de afname van verharding. De visie van de Stad Gent is om niet meer te verharden dan absoluut noodzakelijk en dit wordt hier ook toegepast. We weten dat dit op

⁸ Gattis, J.L.; Levinson, H.S.; Gluck, J.S.; Barlow, J.M.; Eck, R.W.; Hecker, W.F. Multimodal Driveway Design. *Transp. Res. Rec.* 2010.

⁹ Perri, Giusi, and Rosolino Vaiana. "Road safety management of uncontrolled access points: design criteria and insights into risk factors." *Applied Sciences* 12.24, 2022.

perceelsniveau of straatniveau miniem kan lijken, maar op stadsniveau geeft dit toch een ander beeld en bovendien is het in lijn met de visie van de Stad Gent en conform met de opgelegde voorwaarden in de Omgevingsvergunning.

Met vriendelijke groeten

Filip Watteeuw
Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw