



Vlaams
Parlement

stuk **1178** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 31 mei 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Sas van Rouveroy en Marino Keulen
en mevrouw Annick De Ridder

betreffende het plaatsen van calamiteitenschermen
met het oog op het beperken van kijkfiles
bij zware ongevallen op autosnelwegen

Dit voorstel van resolutie werd ingetrokken op 17 april 2013.

TOELICHTING

Verkeersongevallen trekken de aandacht van andere weggebruikers. De meeste bestuurders van voertuigen ontkomen niet aan de natuurlijke drang om te kijken naar andermans ellende en naar ongevallen op andere rijbanen. Kijkfiles en gevaarlijke situaties zijn daarvan vaak het gevolg.

Wanneer men even omkijkt naar een verkeersongeval en daardoor niet goed op een voorligger let, ontstaan echter nieuwe grote risico's.

Voor de veiligheid en de doorstroming van het verkeer is het belangrijk dat bij het afhandelen van incidenten op autosnelwegen schermen worden gebruikt. Een calamiteitenscherm onttrekt het verkeer op de andere rijbaan en op eventuele naastliggende rijstroken het zicht op het incident.

De geotrooide vinding bestaat uit een aanhanger met daarop speciale klemmen en snel afrolbare calamiteitenschermen. De afrolbare schermen, met een lengte van 100 tot 200 meter, worden gewoon in de middenberm aan de geleiderails bevestigd. Succesvolle resultaten in de praktijk en een zeer uitgebreid onderzoek door het Engelse Highways Agency (Groot-Brittannië) tonen dat kijkfiles snel afnemen en vaak vanzelf oplossen door het snel afschermen van aandachttrekkende gebeurtenissen.

Het systeem van calamiteitenschermen wordt niet alleen in Groot-Brittannië gebruikt. Sinds 1997 hebben meerdere wegendistricten van het ministerie van Verkeer (Rijkswaterstaat) in Nederland deze calamiteitenschermen getest. Uit de testen is gebleken dat met deze schermen positieve resultaten kunnen worden bereikt. Verkeersdeskundigen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die de werking van dit systeem in de praktijk hebben gezien, zijn ervan overtuigd dat dit waardevolle hulpmiddel een nuttige bijdrage kan leveren om kijkfiles terug te dringen.

Dat blijkt ook in de praktijk. Er is een verband tussen het toenemend inzetten van het systeem (op landelijke schaal) en het voorkomen van secundaire ongevallen.

Deze schermen hebben als effect dat ze kijkfiles voorkomen (die anders de doorstroming zouden hinderen en het risico op vervolgongevallen zouden vergroten) en dat ze gevaarstelling voorkomen (stilstaand verkeer is veel gevaarlijker dan rijdend verkeer, omdat mensen onder meer uitstappen).

Als op strategische punten in heel Vlaanderen schermen klaarstaan, kunnen ze snel worden ingezet. Na het plaatsen van een scherm lost de kijkfile binnen afzienbare tijd op.

Uit praktijkervaring in Nederland blijkt dat een scherm kan worden ingezet bij elk incident op het hoofdwegenet waarvan de afhandeling minimaal twee uur duurt. Daarbij wordt ook de aanrijdtijd voor de weginspecteur (die moet bepalen of het scherm wordt geplaatst) en de aanrijdtijd voor het scherm in rekening gebracht.

Ook de TU Delft (Delft University of Technology) heeft al onderzoek verricht naar het fenomeen van de kijkfiles. Uit dat onderzoek bleek dat “de kijkfiles aan de andere kant van de weg net zo funest zijn voor de wegcapaciteit als het ongeluk zelf. De reductie in wegcapaciteit is aan beide kanten van de vangrail dus even groot.”.

Er kan overwogen worden om ook een uitgestelde berging te doen. Wanneer een ongeval in (of vlak voor) de spits gebeurt, is het voor de veiligheid en voor de doorstroming beter om op een later, rustiger tijdstip te bergen, mits de omstandigheden dat toelaten. Om kijk-

files te voorkomen, moeten bij zo een uitgestelde berging calamiteitenschermen geplaatst worden.

Gezien de hoge maatschappelijke kostprijs van files, en de beperkte kostprijs voor het aanvoeren, opzetten, verwijderen en afvoeren van een calamiteitenscherm (in Nederland wordt de kostprijs op ongeveer 1500 euro per incident geraamd), wegen de investering in schermen en de kostprijs voor het plaatsen ervan niet op tegen de baten van dergelijke schermen.

Enkele aandachtspunten: uit praktijkervaringen blijkt dat dergelijke schermen vanaf het maaiveld ongeveer 2 meter hoog moeten zijn, en een minimale lengte moeten hebben van 100 meter. Het scherm mag niet in een signaalkleur uitgevoerd zijn en mag niet afleidend zijn, bijvoorbeeld door reclame.

Sas VAN ROUVEROIJ

Marino KEULEN

Annick DE RIDDER

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, waarin het vrijwaren van de bereikbaarheid en het verhogen van de verkeersleefbaarheid als strategische beleidsdoelstellingen vooropgesteld worden;
 - 2° de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, waarin wordt vooropgesteld om de bestaande wegennetwerken optimaal te benutten, en om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verhogen;
 - 3° de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en AWV (Agentschap Wegen en Verkeer), waarin verkeersveilige weginfrastructuur als strategische organisatiedoelstelling is opgenomen;
 - 4° de gunstige kosten-batenratio van het gebruik van calamiteitenschermen in Nederland;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° onderzoek te starten naar de haalbaarheid en de mogelijke locatiezones voor het plaatsen van calamiteitenschermen in Vlaanderen;
 - 2° ernaar te streven tegen het einde van de legislatuur 2009-2014 calamiteitenschermen in gebruik te nemen om het fenomeen van kijkfiles zo beperkt mogelijk te houden.

Sas VAN ROUVEROIJ

Marino KEULEN

Annick DE RIDDER