



Vlaams
Parlement

ingediend op **1563** (2017-2018) – Nr. 1
20 april 2018 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke

over het rapport
'Toestand van het wegennet:
autosnelwegen 2017 en gewestwegen 2016'
en de aanpak van de verkeersonveilige punten

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

I.	Toestand van het wegennet	4
1.	Toelichting door Tom Roelants	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Autosnelwegennet 2017	4
1.3.	Gewestwegennet	5
2.	Bespreking	6
2.1.	Tussenkomen van de leden	6
2.2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	7
2.3.	Antwoorden van Tom Roelants	7
II.	Aanpak van verkeersonveilige punten	8
1.	Toelichting door Tom Roelants	8
1.1.	Historische lijst	8
1.2.	De dynamische lijst	9
2.	Bespreking	10
2.1.	Tussenkomen van de leden	10
2.2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	12
2.3.	Antwoorden van Tom Roelants	13
2.4.	Replieken en antwoorden van de minister	14
	Gebruikte afkortingen	17
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 22 maart 2018 een gedachtewisseling over:

- het rapport Onderhoudsprogramma Autosnelwegen (PMS-rapport 2017);
- het rapport Toestand van het wegennet – Gewestwegen Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant (metingen van 2015);
- het rapport Toestand van het wegennet – Gewestwegen Oost- en West-Vlaanderen (metingen van 2016).

Daarnaast werd van gedachten gewisseld over de aanpak van verkeersonveilige punten.

Aan de gedachtewisseling werd deelgenomen door Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer en door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. Tom Roelants begeleidde zijn uiteenzetting met twee presentaties die als bijlage zijn opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be. De drie rapporten zijn eveneens toegevoegd aan de [dossierpagina](#) van dit document.

I. Toestand van het wegennet

1. Toelichting door Tom Roelants

1.1. Inleiding

Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, zal drie rapporten toelichten. Het gaat om het rapport over de onderhoudstoestand van het autosnelwegennet (het PMS-rapport) dat gebaseerd is op metingen in het voorjaar 2017 en om de twee rapporten over het gewestwegennet. Het rapport over de gewestwegen in Oost- en West-Vlaanderen is gebaseerd op metingen in de zomer en het najaar van 2016 en het rapport over de gewestwegen in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant is gebaseerd op metingen in de zomer en het najaar van 2015. Voor de gewestwegen wordt de ene helft van het wegennet het ene jaar opgemeten en de andere helft het volgende jaar. Hij heeft de gewoonte om deze rapporten systematisch toe te lichten in deze commissie. Deze keer heeft hij ervoor gekozen om het volledige overzicht in een keer te brengen.

Binnen deze meetcampagne is er ongeveer evenveel tijd nodig voor de opmetingen als voor de verwerking van de meetresultaten. Voor de autosnelwegen beginnen de opmetingen zo snel mogelijk na de winter, meestal in de loop van de maand april, en lopen ze tot in de maand juni. Ook voor de verwerking van de resultaten is er ongeveer twee maanden nodig. Het rapport is meestal beschikbaar tegen het einde van het jaar. De meetcampagne van de gewestwegen gaat van start na die van de autosnelwegen, ergens in de maand juni, en duurt ongeveer zes maanden, tot november of december. De verwerking van de gegevens duurt eveneens ongeveer zes maanden. Daarom zijn de resultaten pas bekend na de zomer van het volgende jaar. De invloed van de verbeteracties in de loop van dat jaar is dus niet verwerkt in die meetperiode. De meetcampagne 2015 geeft de toestand aan tot eind 2014 of begin 2015.

1.2. Autosnelwegennet 2017

Het rapport over de toestand van het autosnelwegennet wordt voor het eerst alleen toegelicht zoals het volgens het PMS is opgemaakt. Daarbij wordt rekening gehouden met de toestand van het wegennet, de opbouw van de weg en de hoeveelheid verkeer. In die rekenmodule kan ook een budget ingebracht worden.

Op basis van die parameters kan het PMS een evolutie van die toestand uitrekenen en een voorstel van onderhoudsprogramma doen. Voor elk wegvak wordt de kost van de ingrepen voor de volledige analyseperiode berekend. Daarbij wordt alleen rekening gehouden met constructiekosten (zie slide p. 7).

Op basis van vier parameters – de stroefheid, de spoorvorming, de langsvlakheid en de scheurvorming – wordt er een globale index voor een bepaald wegvak berekend. Die index wordt ingedeeld in een aantal categorieën. Dat wordt cijfermatig voorgesteld en met een kleurcode. Onderhoudsingrepen zijn mogelijk vanaf een index 60. Dat is de onderhoudsdrempel. Er is sowieso een ingreep nodig vanaf een index 40 (zie slide p. 8).

Vroeger gebeurde er een functionele beoordeling, met eigen grenzen per parameter en per net. Die functionele beoordeling is voor het autosnelwegennet weggefallen. Nu gebruikt men een algemene waarde.

Wat is nu de gemeten toestand (zie slide p. 10 en 11)? Het aandeel van de wegvakken die als slecht of zeer slecht gecatalogeerd worden, is kleiner geworden dan vroeger. Het aandeel dat als goed of zeer goed gecatalogeerd staat, is verder gegroeid. Dat blijkt ook uit het cijfermatige overzicht. Het aandeel van de wegvakken die als voldoende gecatalogeerd staan, is vrij stabiel. Deze wegvakken hebben een voldoende kwaliteit, maar kunnen de komende jaren evolueren in de richting van slecht of zeer slecht. Als er de komende jaren geen ingrepen worden uitgevoerd, dan zal de toestand van het wegennet er op achteruitgaan (zie slide p. 12).

De toestand van de autosnelwegen blijft dus vooruitgaan sinds 2013. Het aantal slechte en zeer slechte wegvakken is opnieuw zeer sterk gedaald ten opzichte van het vorige meetjaar. De meetresultaten geven aan waar welke werken uitgevoerd moeten worden. Deze projecten worden opgenomen in het GIP. De middelen voorzien in het GIP volstaan om de onderhoudsnood op autosnelwegen op te vangen. De tabellen in het rapport tonen aan dat de onderhoudstoestand vanaf 2025 opnieuw verslechtert. De jaarlijkse metingen moeten aantonen of deze datum gehandhaafd kan blijven. De voorspellingen over de onderhoudstoestand zijn immers minder betrouwbaar op lange termijn dan op korte termijn.

1.3. Gewestwegennet

Voor de toestand van het gewestwegennet overloopt hij zowel de meetcampagne 2016, in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, als de meetcampagne 2015 in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Het rapport geeft een globaal zicht op de algemene toestand van het gewestwegennet, het analyseert de onderhoudsbehoefte en formuleert de prioriteiten voor het structureel onderhoud. Daarbij worden dezelfde vier parameters gemeten als voor het autosnelwegennet. Twee parameters hebben te maken met de veiligheid, namelijk de stroefheid en de spoorvorming. De twee andere parameters, namelijk de vlakheid en de beschadigingsgraad, zijn de structuur- of comfortparameters. De nadruk ligt uiteraard op de veiligheidsparameters. Die scores stelselmatig beter dan de structuurparameters.

In Oost-Vlaanderen is 34 percent van de gewestwegen in een normale of uitstekende staat en 24 percent in een behoorlijke staat. 10,8 percent van de gewestwegen vergt een ingreep binnen de drie jaar en 30 percent vraagt een onmiddellijke ingreep (zie slide p. 17). In West-Vlaanderen zijn de cijfers gelijkaardig. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met die van 2012 en 2014 (zie slide p. 18).

Het rapport met de metingen van 2015 gaat over de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. De slides tonen het eindresultaat per provincie voor de vier categorieën. Limburg scoort iets beter dan de andere provincies (zie slide p. 19-21).

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van de leden

Marino Keulen heeft de indruk dat men het onderhoud van de autosnelwegen vrij goed onder controle heeft, maar dat de toestand van de gewestwegen door brede lagen van de bevolking als prangend wordt ervaren. De gewestweg heeft een drievoudige functie. Ten eerste is dat de doorstroming. Ten tweede wonen er ook veel mensen langs de gewestwegen. De rommelige ruimtelijke ordening heeft te maken met het feit dat de grond eigendom is van private personen, wat in Nederland niet het geval is. Ten derde zijn er ook heel wat diensten en voorzieningen gelegen langs de gewestwegen.

De doorstroming, de verkeersveiligheid en het wegenbeheer kunnen beter. Behalve in Limburg is een ingreep dringend noodzakelijk op 25 tot 30 percent van de gewestwegen. De minister had aangekondigd dat 2016 het jaar zou worden van de grote werkzaamheden op de gewestwegen. Begint men ondertussen grip te krijgen op het probleem van de achterstallige onderhoudswerken op de gewestwegen?

Mathias De Clercq stelt vast dat de gewestwegen in de provincie Oost-Vlaanderen niet zo goed scoren. Het aantal wegvakken met spoorvorming en met visuele beschadiging is significant toegenomen. Heeft Oost-Vlaanderen inderdaad een ernstige onderhoudsachterstand in vergelijking met de andere provincies? Zo ja, hoe is dat te verklaren? Wil men daaraan extra aandacht besteden in de komende jaren? Zal men ook meer aandacht besteden aan de kwaliteit van het wegdek?

Björn Rzoska stelt vast dat de achterstand weggewerkt is voor de autosnelwegen. Hij maakt zich echter zorgen over de aanpak van de gewestwegen. De GIP-budgetten voor structureel onderhoud in 2018 en 2019 stijgen van 111 miljoen euro naar 150 miljoen euro, maar het jaarlijkse onderhoud wordt op de lange baan geschoven. Daardoor zal het wegwerken van de achterstand duurder worden. Hij denkt dat er hierover een fundamenteel gesprek gevoerd moet worden. De toestand in bepaalde provincies zoals die blijkt uit de rapporten staat in contrast met uitspraken over historisch hoge investeringsbudgetten.

Hij vindt het merkwaardig dat er een verschillende methode wordt gehanteerd voor de autosnelwegen en de gewestwegen. Als men dezelfde meetmethode zou hanteren, dan zou een vergelijking mogelijk worden.

Lode Ceyssens stelt vast dat België, binnen het globale competitiviteitsrapport van het Wereld Economisch Forum, terugvalt van plaats 35 naar plaats 46 voor de kwaliteit van de weginfrastructuur. Intussen nemen Nederland, Frankrijk en Duitsland de plaatsen 5, 7 en 15 in. Hoe is dat te verklaren?

Voor de autosnelwegen is er duidelijk een inhaaloperatie gestart. Dat is positief. Voor de gewestwegen is er echter in alle vijf de provincies een stijging van het aandeel van de wegen waar onmiddellijke ingrepen noodzakelijk zijn. Hoeveel budget zal er uitgetrokken worden om de achterstand weg te werken, en op welke termijn? Hij stipt aan dat de kilometerheffing voor vrachtwagens voor inkomsten zorgt die hierin geïnvesteerd kunnen worden.

De kwaliteit van de weg wordt gemeten op basis van de parameters spoorvorming en stroefheid. Hij wijst op het belang van signalisatie en wegmarkeringen voor de kwaliteit van de weg, zeker op het vlak van verkeersveiligheid. De slechte zichtbaarheid van de wegmarkeringen werkt de filevorming bij regenweer in de hand. Worden er over die parameters ook statistieken bijgehouden?

Joris Vandenbroucke stelt vast dat de budgetten historisch hoog zijn. Ze worden echter vooral besteed aan structureel onderhoud. Op deze manier zal er een tiental jaar nodig zijn om de onderhoudsachterstand volledig weg te werken. Sommige politici blijven pleiten voor bijkomende wegcapaciteit, ook al heeft Vlaanderen nu al ongeveer het dichtste wegennet van Europa. Hoe wil men het onderhoud van al deze wegen in de toekomst financieren?

Het meten van de toestand van het wegennet kost behoorlijk wat geld, tijd en inspanningen. Misschien kunnen de nieuwe wagens die nu op de markt komen, helpen bij het verzamelen van informatie over de wegen. Ze zitten immers vol met sensoren die ook trillingen meten. Al die data kan men gemakkelijk uitlezen. Denkt het AWV in die richting?

2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* merkt op dat het Wereld Economisch Forum een rangschikking maakt van nationale staten. Hij weet niet waarop die rangschikking gebaseerd is. Op die vraag moet hij dus het antwoord schuldig blijven.

Zijn voorganger heeft vooral gefocust op het wegwerken van de achterstand voor de autosnelwegen. Sinds 2016 ligt de focus op de gewestwegen. Daar is er een historische achterstand van ongeveer 669 miljoen euro. De inspanning moet gefaseerd gebeuren. In 2016 en 2017 is er al een inspanning gebeurd van 50 tot 60 miljoen euro. Onderhoudswerken en verbeteringswerken gaan vaak samen. Bij onderhoudswerken probeert men ook de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. In 2014 was er een budget van 170 miljoen euro voor het onderhoud van de gewestwegen en autosnelwegen. In 2018 werd dat budget opgetrokken naar 230 miljoen euro. Er is ongeveer 130 miljoen euro nodig voor het onderhoud van de bestaande gewestwegen, die niet gevat zijn door de historische achterstand. De volgende jaren kan men dus ongeveer 100 miljoen euro aanwenden voor de aanpak van de historische achterstand. Zonder budgettaire tegenvallers moet het dus mogelijk zijn om die historische achterstand weg te werken.

2.3. Antwoorden van Tom Roelants

Tom Roelants erkent dat Oost- en West-Vlaanderen iets slechter scoren dan de drie andere provincies. Limburg doet het nog iets beter. In de provincies waar het gewest de meeste provinciewegen overgenomen heeft is de achterstand iets groter dan elders.

Hij ontkent dat er voor de autosnelwegen en de gewestwegen een andere meetmethode gehanteerd wordt. Men meet dezelfde parameters met hetzelfde toestel, op dezelfde manier. Voor de autosnelwegen wordt dat meetresultaat wel in het PMS-systeem gestopt, dat een conclusie formuleert en een voorstel doet voor mogelijke ingrepen. Voor de gewestwegen worden de meetresultaten op een gelijkaardige manier verwerkt, maar niet via een PMS-systeem. De gewestwegen zijn soms al vele decennia oud. Het is nog niet mogelijk om die cijfers automatisch te verwerken.

De informatie over de signalisatie en de markeringen wordt verwerkt in het rapport over de toestand van de wegaanhorigheden. Dat zijn alle zaken buiten de

wegverharding, bijvoorbeeld de markeringen, de verlichting en de veiligheidsconstructies langs de wegen. Dat rapport heeft hij al herhaaldelijk toegelicht in de commissie (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 889/1 en *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2382/1).

Hij beseft dat de wagens van vandaag eveneens meetresultaten kunnen aanleveren. Het VIM heeft, samen met het opzoekingscentrum van de wegenbouw, onderzocht wat men met die data kan doen. Daarover werd een drietal jaar geleden een rapport vrijgegeven. Het rapport merkte op dat elke autoconstructeur zijn eigen protocollen heeft om de gegevens bij te houden. De nauwkeurigheid van die meetgegevens is ook onvoldoende om bruikbare gegevens op te leveren. AWW blijft dit echter opvolgen.

II. Aanpak van verkeersonveilige punten

1. Toelichting door Tom Roelants

1.1. Historische lijst

Tom Roelants zegt dat de doelstelling bij het opstellen van de historische lijst van de verkeersonveilige punten in 2002 het versneld wegwerken van de gevaarlijke punten was. Dat verliep via het gedelegeerd bouwheerschap. Dat was toen een vrij nieuw begrip. Een consortium van drie grote studiebureaus, met de naam TV 3V heeft die rol op zich genomen. Dit consortium heeft de gevaarlijke punten geselecteerd en geanalyseerd en heeft voorontwerpen opgemaakt. Achteraf heeft dat consortium het proces samen met AWW verder opgevolgd. Via raamcontracten met andere studiebureaus werd er een definitief ontwerp opgemaakt en werd de uitvoering van de projecten op het terrein opgevolgd. Er was geen afzonderlijke aanbestedingsprocedure voor elk project. De projecten werden geclusterd op de markt gebracht.

Een gevaarlijk punt wordt gedefinieerd als een locatie met drie of meer letselongevallen tijdens de laatste drie jaar. Daarbij moet er een prioriteitsscore van minstens vijftien gehaald worden. Er wordt meer gewicht toegekend aan dodelijke slachtoffers dan aan zwaargewonden, en meer gewicht aan zwaargewonden dan aan lichtgewonden (zie slide p. 5). Deze selectie werd bevroren in de statische historische lijst van 800 gevaarlijke punten. Bij het prioriteren van de projecten in de jaarprogramma's heeft TV 3V een verhoging van 50 percent toegepast voor fietsslachtoffers. Deze methodologie wordt vandaag nog altijd gebruikt.

Wat is de stand van zaken? In het huidige overzicht herneemt hij ook een aantal cijfers uit vroegere rapporteringen. Vandaag zijn 763 van de 800 gevaarlijke punten effectief weggewerkt. Er zijn nog 20 punten in uitvoering. Dan resten er nog 18 punten die in aanbesteding zijn of die ten laatste eind 2018 in aanbesteding gebracht zullen worden. Een achttal projecten is nog in voorbereiding (zie slide p. 7).

De grafiek toont aan dat er een continue vooruitgang zit in het aantal uitgevoerde projecten (zie slide p. 8).

In 2016 heeft de minister vastgesteld dat voor 22 projecten de financiering nog niet gegarandeerd was. Daarvoor heeft hij nu bijkomende middelen vrijgemaakt. Die 22 projecten zijn mee opgenomen in het globale overzicht van de slide op p. 7. Momenteel zijn er al 5 projecten in uitvoering. Negen projecten zitten al in de aanbestedingsprocedure of zullen dit jaar in de aanbestedingsprocedure gebracht worden. Er zijn nog 8 projecten in voorbereiding (zie slide p. 9).

Hij overloopt die 8 projecten (zie slide p. 10). In Lier is er een project waar er nog problemen zijn met de onteigeningen. Het dossier is ook gekoppeld aan de stationsomgeving. In Beringen zijn er nog 2 projecten. Deze dossiers zijn gekoppeld aan de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. In Dendermonde is er nog een onteigeningsproblematiek. In de 2 Gentse projecten wacht men nog op een antwoord van de stad rond het al of niet afsluiten van de Drieselstraat. In Wevelgem en in Lummen loopt er nog een onteigeningsproblematiek.

De belangrijkste vertragende factoren bij de projectuitvoering zijn dus de nood aan bijkomend overleg om draagvlak te creëren, de duurtijd van de onteigeningsprocedure en de bijkomende of wijzigende procedures bij de projectvoorbereiding. Soms zijn er alleen enkele kleine ingrepen gebeurd binnen de lopende contracten en is er geen afzonderlijke aanbesteding gedaan.

Uiteindelijk werden er ook 19 van de 809 projecten van de lijst geschrapt, zonder dat er enige ingreep gebeurd is (zie slide p. 12-13). Een eerste belangrijke reden was dat het kruispunt na verloop van tijd niet meer voorkwam op ongevalslijsten. Soms werd het project gekoppeld aan andere grote infrastructuurwerken. In Hasselt werden enkele gevaarlijke punten mee opgenomen in het Spartacusproject. Een project werd stilgelegd omdat er ondertussen een omleidingsweg aangelegd was waardoor het verkeer sterk afgenomen was. In een aantal projecten werd er geen compromis gevonden met de lokale overheid of de omwonenden over de gewenste oplossing. 15 van die projecten komen vandaag niet meer voor op de lijst van de gevaarlijke punten. 4 van die projecten komen wel nog voor op de dynamische lijst. Het is de bedoeling om die punten opnieuw te bekijken.

1.2. De dynamische lijst

De dynamische lijst komt tot stand op basis van de drie meest recente ongevalsjaren waarover er cijfers beschikbaar zijn. Voor de meest recente dynamische lijst zijn dat de cijfers van 2014 tot en met 2016. Daarbij werd dezelfde methodologie gehanteerd als voor de historische lijst. AWV heeft wel nog wat werk met het lokaliseren van de ongevallen en met het aggregeren van de ongevalsgegevens die nagenoeg op eenzelfde locatie gebeurd zijn.

Voor de gewestwegen blijken er nog 213 gevaarlijke punten te zijn: 77 voor de provincie Antwerpen, 34 voor Vlaams-Brabant, 23 voor West-Vlaanderen, 46 voor Oost-Vlaanderen en 33 voor Limburg (zie slide p. 16). De gevaarlijke punten werden ook ingedeeld in verschillende types. Op de gewestwegen gaat het om 141 verkeerslichtengeregelde kruispunten en om 38 punten die niet geregeld zijn door verkeerslichten. Op de autosnelwegen worden er 34 gevaarlijke punten vastgesteld (zie slide p. 17).

De dynamische lijst werd ingedeeld in vier categorieën. De eerste categorie bevat de punten waar de aanpassingswerken al uitgevoerd of in uitvoering zijn. De tweede categorie bevat de punten die al gekend en geanalyseerd waren binnen de diensten en waarvoor er al quick wins bepaald zijn. De derde categorie bevat de punten die gekend en geanalyseerd zijn en waarvoor er al een structurele oplossing gekend is, die nog verder uitgewerkt moet worden. De vierde categorie bevat de punten die nog verder onderzocht en geanalyseerd moeten worden.

Het diagram toont de verdeling van die vier categorieën. Er zijn 33 punten in categorie 1, 44 punten in categorie 2, 61 punten in categorie 3 en 75 punten in categorie 4 (zie slide p. 20).

De punten van categorie 1 worden, indien dat nog nodig is, zo snel mogelijk verder afgewerkt. Voor de punten van categorie 2 zullen de gedefinieerde quick wins zo snel mogelijk uitgevoerd worden. Voor de punten van categorie 3 zal de structurele oplossing zo snel mogelijk uitgewerkt worden. Indien mogelijk wordt er, in afwachting van een structurele oplossing, een quick win gerealiseerd. Voor de punten van categorie 4 wil men zo snel mogelijk analyseren welke oplossing er mogelijk is.

Voor de punten die nog geanalyseerd moeten worden, moet die analyse zo snel mogelijk gebeuren. Eind juni 2018 moet die analyse klaar zijn. Tegen 3 april worden de voorstellen van externe dienstverleners verwacht. De opdracht moet op 9 april kunnen beginnen.

Hij geeft een aantal voorbeelden van quick wins. Op verkeerslichtengeregelde kruispunten wordt onderzocht in welke mate conflictvrije fasen voor fietsers en voetgangers mogelijk zijn, of conflictvrije fasen mogelijk zijn voor het linksaf verkeer, of er een voorstart voor fietsers of voetgangers voorzien kan worden en of de zichtbaarheid op het kruispunt verder verbeterd kan worden. Voor de autosnelwegen kunnen er bijkomende afschermende constructies geplaatst worden, kan de belijning aangepast worden en kunnen in- en uitvoegstroken verlengd worden. Voor de overige punten zal men vooral de voorrangsregelingen bekijken.

AWV zal maandelijks rapporteren over de voortgang van de aanpak van die dynamische lijst. Het zal de lijst jaarlijks updaten aan de hand van de meest recente ongevalgegevens. Het zal de nieuwe punten op de lijst telkens screenen op mogelijke quick wins. Afhankelijk van de resultaten van de screening zal men mogelijke structurele oplossingen onderzoeken en uitwerken. Ook het effect van de quick wins op de gevaarlijke punten zal gemonitord worden.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van de leden

Björn Rzoska vindt dit een heel belangrijk dossier. Naar aanleiding van de recente problemen heeft men blijkbaar een aantal beslissingen genomen. Hij vindt het positief dat men wil werken met quick wins. Hij vindt het ook goed dat er maandelijks wordt gerapporteerd aan de minister.

Slide 7 toont aan dat er op dit ogenblik nog 46 punten over zijn van de historische lijst, waarvan 20 in uitvoering. Dan zijn er nog 18 aanbesteed en 8 in uitvoering. Dat zijn er samen 26, terwijl er altijd gezegd wordt dat er nog 22 punten openstaan. Hoe is dat verschil te verklaren? Iets verderop in de presentatie is er dan weer sprake van 22 punten.

In vergelijking met de vorige dynamische lijst werden er blijkbaar 67 zwarte punten weggewerkt. De nieuwe dynamische lijst telt 247 punten, waarvan 34 op autosnelwegen. Op die lijst staan nog 22 historische zwarte punten. Langs de gewestwegen zijn er 213 zwarte punten. Daarvan zouden er volgens het persbericht al 33 structureel aangepakt zijn. Hoe komt het dat die punten toch nog op de lijst staan? Voor 75 knelpunten rekent men op private bedrijven om quick wins uit te werken. Wat voor private bedrijven zijn dat?

In het Radio-1-programma Hautekiet heeft de minister gezegd dat ongevallen met voetgangers en fietsers niet langer zwaarder zouden doorwegen bij het opstellen van de dynamische lijst. In het rapport van 2011, op pagina 65, is er sprake van een prioriteitsscore die rekening houdt met de betrokkenheid van zwakke weggebruikers. Daartoe werd het gewicht van fietsongevallen met 50

percent verhoogd. De minister zegt daarop dat alle slachtoffers voor hem gelijk zijn. De spreker begrijpt niet waarom de zwakke weggebruikers, die het meest kwetsbaar zijn op de zwarte punten, niet prioritair zijn. De middelen zijn immers beperkt.

Bepaalde projecten staan niet meer op de lijst omdat ze niet meer voorkomen in de ongevallenlijsten. In dat verband merkt hij op dat fietsers en voetgangers op een bepaald moment sommige gevaarlijke punten gaan vermijden. Dat betekent echter niet dat het probleem opgelost is. Daarom blijft hij aandacht vragen voor de punten waar het probleem niet weggewerkt is.

Tom Roelants verwijst in het weekendinterview in De Standaard van 24 februari 2018 herhaaldelijk naar de lange duur van de onteigeningen. Het Vlaams Parlement heeft nochtans herhaaldelijk initiatieven genomen, onder meer in het Onteigeningsdecreet, om een spoedprocedure bij de vrederechter mogelijk te maken als het gaat om een publiek nut. Dan kan er op enkele weken onteigend worden. Dan wordt er op een rekening een schadevergoeding vastgezet voor de onteigende. Als de onteigende niet akkoord gaat met het bedrag, dan kan hij een hele procedure doorlopen, maar de onteigening gaat wel door. Hij begrijpt niet waarom deze instrumenten zo weinig worden ingezet door AWV.

Joris Vandenbroucke sluit zich aan bij de vraag van Björn Rzoska over de private bedrijven die ingezet zullen worden om 75 zwarte punten aan te pakken.

Bij het opstellen van de historische en de dynamische lijst van zwarte punten bekijkt men de ongevallencijfers van de laatste drie jaar. Die cijfers zijn echter aan fluctuatie onderhevig. Op basis van die cijfers worden de zwarte punten in verschillende categorieën ingedeeld. Voor de punten van categorie 3 wordt er verder gewerkt aan een structurele oplossing. Voor de punten van categorie 4 wil men nog verder onderzoek doen. Hoe kan men voorkomen dat de kruispunten waarvoor men meer tijd uittrekt van de lijst wegvallen omdat er toevallig enkele jaren na elkaar minder zware ongevallen gebeurd zijn? De minister heeft ooit gezegd dat dit de keerzijde is van de medaille. Hij vindt dat er een vorm van langetermijnplanning nodig is.

Lode Ceyssens sluit zich aan bij het betoog van Björn Rzoska over de bestaande onteigeningsprocedure. Het gaat om een vrij snelle procedure. Vanaf het moment dat de onteigenende overheid het bedrag stort in de deposito- en consignatiekas, kan er alleen nog geprocedeerd worden over de prijs, maar is de onteigening een feit. Op dat vlak mag het AWV een tandje bijsteken. Er moeten pogingen worden gedaan tot onderhandse aankoop, maar dat mag er niet toe leiden dat projecten jaren aanslepen.

Hij merkt op dat een op twee ongevallen met fietsers gebeuren op kruispunten. Uit de cijfers van de FOD Economie blijkt dat het aandeel doden en zwaargewonden bij de fietsers stijgt van 18,4 percent naar 28,7 percent. Dat betekent gelukkig niet dat het totale aantal doden en zwaargewonden stijgt. Daarnaast verwijst hij naar een studie over de onderregistratie van de verkeersslachtoffers, die dateert van 2013. Ziekenhuizen moeten registreren wat de oorzaak is van trauma's of vergiftigingen. Uit die minimale klinische gegevens blijkt dat de ratio voor de zwaargewonde autobestuurders 1,1 is. Dat wil zeggen dat voor elke zwaargewonde autobestuurder die geregistreerd wordt in een ongeval door de politie, er 1,1 in het ziekenhuis ligt. Die registratie is dus vrij juist. Voor fietsers is dat cijfer echter 5,5. Voor elke door de politie geregistreeerde zwaargewonde fietser, liggen er 5,5 zwaargewond in het ziekenhuis. Voor de fietsers is er dus een zware onderregistratie. Mede daarom pleit hij ervoor om de verhoging met 50 percent voor de fietsers opnieuw mee te nemen in de prioritisering.

Marino Keulen beseft dat er niets mogelijk is zonder budgetten. De belangrijkste vraag is echter binnen welke termijn de projecten gerealiseerd worden. Het is correct dat zijn partij de eigendom verdedigt. Dat betekent echter niet dat projecten van openbaar nut nodeloos vertraging mogen oplopen. Het laten aanslepen van de onteigeningsprocedures kan een manier zijn om te camoufleren dat de beschikbare budgetten ontoereikend zijn.

De top drie van de nieuwe dynamische lijst bestaat uit kruispunten die ook op de historische lijst stonden en die opgelost werden met een kleine ingreep. De top tien bevatte geen kruispunten die in de voorbije jaren grondig werden aangepakt. Hoe moet hij dat interpreteren? Zijn sommige punten van de historische lijst toch een zwart punt gebleven, ook al werden ze ten gronde vernieuwd? Zullen de kruispunten met het grootste aantal slachtoffers prioritair aangepakt worden?

Hoe wil de minister private bedrijven aan het werk zetten om oplossingen uit te werken voor zwarte punten? Welke procedures zal hij hiervoor toepassen?

Karin Brouwers kan de lijst van de zwarte punten niet terugvinden op de website van AWV. Ze vraagt de minister om deze lijst te bezorgen aan de leden.

Ze stelt vast dat een zwart punt dat nu op de lijst staat, geschrapt kan worden als er de komende drie jaar geen of te weinig ongevallen gebeuren. Wat bedoelt men precies met de dynamische lijst?

Ze beseft dat quick wins nuttig kunnen zijn. Dat mag echter niet betekenen dat de noodzakelijke structurele maatregelen niet meer genomen hoeven te worden.

Annick De Ridder merkt op dat haar fractie veel belang hecht aan het wegwerken van de gevaarlijke punten. De dynamische lijst moet het mogelijk maken om korter op de bal te spelen. Ondertussen dient men werk te maken van quick wins. Ze vindt het goed dat de politiek maandelijks op de hoogte wordt gehouden over de uitvoering van de werken. Hoe verloopt de samenwerking met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat ook geregeld zou rapporteren over de quick wins?

2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat er van de statische lijst van 809 zwarte punten uiteindelijk 22 overblijven die nog weggewerkt dienen te worden. Dat zijn niet toevallig complexe en dure projecten. Vaak zijn er ook allerhande discussies, met particulieren of met steden of gemeenten. Voor deze projecten had hij aanvankelijk een extra impuls voorzien van 50 miljoen euro. Daar heeft hij nog 20 miljoen euro aan toegevoegd. Als dat nog niet zou volstaan, wil hij middelen putten uit het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

In de toekomst wil hij werken met een dynamische lijst, zowel op de korte als op de lange termijn. Deze lijst is gebaseerd op de meest recente ongevallen. Aan de basis van de historische lijst liggen de ongevallencijfers van 1999. Voor de huidige lijst heeft men de cijfers gebruikt van de jaren 2014 tot 2016. Daarbij wordt dezelfde methodologie gehanteerd als bij de vaststelling van de historische lijst. Er worden vijf punten gerekend voor een dodelijk slachtoffer, drie voor een zwaargewonde en één voor een letselongeval. Bij deze morbide boekhouding werd er geen onderscheid gemaakt naargelang het slachtoffer een fietser, een voetganger, een automobilist of motorrijder was.

Vroeger keek men alleen naar de lange termijn, naar een structurele aanpak van het zwarte punt. Bij de aanpak van de dynamische lijst wil hij een onderscheid maken tussen de korte en de lange termijn. Op de korte termijn probeert hij een

quick win te realiseren, binnen een tijdspanne van ongeveer anderhalf jaar. Dat vergt een extra inspanning, maar het AWV kan die werklast niet aan. Daarom wil hij hiervoor een extern studiebureau inschakelen. Door de groei van de economie stijgen de aannemersprijzen en komt er krapte op de arbeidsmarkt. Voor de lange termijn blijft het de bedoeling om de problemen ook structureel aan te pakken. *Marino Keulen* vraagt welk verschil er is met de huidige methodiek. Minister *Ben Weyts* antwoordt dat de methodiek dezelfde blijft.

Ten slotte wil hij onderzoeken hoe men kan zorgen voor een versnelling van de procedures, zodat de werken sneller opgestart kunnen worden. Vandaag is de doorlooptijd namelijk heel lang. Dat heeft niet alleen te maken met vergunningen en procedures, maar ook met het feit dat men bij onteigeningen soms terughoudend is om een gerechtelijke procedure op te starten. Men blijft soms te lang onderhandelen om toch een consensus te bereiken. In dergelijke gevallen zou men bepaalde richttermijnen moeten hanteren. In het verleden heeft men de werken ook te snel stopgezet wanneer een aannemer of een particulier een gerechtelijke procedure had opgestart of daarmee dreigde. Zo wilde men nutteloze investeringen voorkomen, wat het geval zou zijn als er een vernietiging werd uitgesproken. Van een procedure bij de Raad van State of bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen gaat echter geen opschortende werking uit. Men dient te beseffen dat de kost van een schorsing of een vernietiging lager ligt dan de maatschappelijke baten die gerealiseerd worden door verder te werken aan de dossiers waarin de overheid uiteindelijk toch gelijk haalt.

AWV kent altijd een extra onteigeningsvergoeding toe als er in der minne een consensus wordt bereikt. Dat is een percentage bovenop de schattingsprijs. Een regeling in der minne komt immers neer op een kostenbesparing. Soms wordt dat gelabeld als een wederbeleggingsvergoeding, maar eigenlijk is het ruimer dan dat.

Bij het opstellen van de historische lijst werd er nooit een hogere puntenwaarde toegekend aan fietsers of voetgangers. Bij het bepalen van prioriteiten heeft men wel 50 percent meer waarde toegekend aan kruispunten met meer fietsslachtoffers. Voor de dynamische lijst is dat niet het geval. Voor de dynamische lijst wordt er immers sowieso gewerkt met quick wins. Bij het maken van keuzes geeft men voorrang aan de kruispunten waar meer zwakke weggebruikers het slachtoffer zijn. De ratio blijft dus dezelfde.

2.3. Antwoorden van Tom Roelants

Tom Roelants gaat in op de vraag van Björn Rzoska over de cijfers. Slide 7 spreekt over 18 projecten die aanbesteed of in aanbesteding zijn en over 8 projecten die in voorbereiding zijn. Elders is er sprake van 22 punten. In 2016 heeft het AWV aan de minister signaleerd dat er, door een gebrek aan financiering, een stilstand dreigde voor 22 punten die nog in de fase van de aanbesteding zaten. Voor die punten heeft de minister toen bijkomende financiële middelen vrijgemaakt, en recent nog een tweede schijf van 20 miljoen euro. De aanbesteding van de gevaarlijke punten wordt vaak geclusterd, waarna de punten een na een uitgevoerd worden. Vandaag zijn er in totaal nog 46 punten in voorbereiding, in aanbesteding of in uitvoering. Een deel van de projecten waarvan de financiering in 2016 gegarandeerd werd zit ondertussen in de uitvoeringsfase. Voor een aantal andere projecten is de uitvoering nog niet opgestart.

De nieuwe dynamische lijst bevat 247 gevaarlijke punten. De 213 punten die hij heeft vermeld, zijn de gevaarlijke punten op de gewestwegen. Daarnaast zijn er 34 gevaarlijke punten op gemeentewegen. Het cijfer 67 is een optelling van de 33 punten die al aangepakt zijn en de 34 gevaarlijke punten op gemeentewegen.

Als algemene regel bij onteigeningen wordt altijd de dringende procedure opgestart, in het kader van het openbaar nut. Een gerechtelijke procedure vergt echter een ministerieel besluit en dat wordt soms aangevochten. Soms wordt de dringende noodzakelijkheid in twijfel getrokken door de rechtbanken en wordt het ministerieel besluit vernietigd. In de toekomst zou het AWW sneller aan de afdeling Vastgoedtransacties moeten vragen om de gerechtelijke procedure op te starten en te stoppen met hun inspanningen om een minnelijk akkoord te bereiken. Voor de nieuwe gevallen zal men uiteraard werken binnen het nieuwe kader voor de onteigeningsprocedures.

De lange duur van de onteigeningsprocedures heeft te maken met de werkwijze. De eerste stap is de raming door de afdeling Vastgoedtransacties. Dat neemt vaak veel tijd in beslag. De tweede stap is het streven naar een minnelijk akkoord op basis van de ramingsbedragen. De derde stap is de juridische procedure. De minister heeft gevraagd om die derde stap niet nodeloos uit te stellen.

Marino Keulen merkte op dat de top drie van de punten op de nieuwe dynamische lijst ook op de historische lijst stond. Het gaat om punten waar er beperkte ingrepen gebeurd zijn. Dat is correct. Twee van de drie punten bevinden zich op de A12. Er zijn beperkte ingrepen gebeurd omdat de structurele ingreep, een totale herinrichting, heel wat tijd in beslag zou nemen. De kleine ingrepen hebben echter niet het verwachte resultaat opgeleverd. Ondertussen lopen er studies om de grotere ingreep beter uit te werken.

In het kader van de recente commotie heeft de minister aan het beleidsdomein gevraagd om een coördinator aan te duiden voor de samenwerking tussen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en AWW. Het is een coördinerend team geworden, samengesteld uit een vertegenwoordiger van het Vlaams Huis en een vertegenwoordiger van AWW. Zij pakken de rapportering gezamenlijk aan. Binnen die constructie is er ook een werkkamer Infrastructuur waar men de aanpak van bepaalde problematieken kan onderzoeken. Er is dus een goede wisselwerking.

2.4. Replieken en antwoorden van de minister

Björn Rzoska heeft moeite met de uitleg van Tom Roelants over de verschillende aantallen op de slide 7 en 9 van de rapportage. Uit de antwoorden van minister Weyts op zijn vragen moest blijken dat er op de historische lijst nog 22 projecten stonden die afgewerkt moesten worden. Nu blijkt dat men nog met 46 projecten bezig is. Op dit moment is het voor de parlementsleden heel moeilijk om door het bos de bomen te zien.

Hij begrijpt dat de vermelde private bedrijven eigenlijk studiebureaus zijn. De dynamische lijst telt nog altijd 213 locaties. Dat zijn er nog altijd veel. Bij het realiseren van de quick wins wil men prioritair rekening houden met fietsers en voetgangers. Is het mogelijk dat de punten die een structurele aanpak behoeven van de lijst vallen als er geen ongevallen meer voorkomen? Hoe kan men voorkomen dat die punten over enkele jaren opnieuw opduiken op de lijst? Hij blijft aandacht vragen voor de actieve weggebruikers. Dankzij hen wordt een betere verkeersdoorstroming mogelijk. Men moet ervoor zorgen dat het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer voor deze groep weggebruikers zo veilig mogelijk wordt.

Lode Ceyssens is blij met het antwoord over de onteigeningen. Hij hoopt dat men dit voornemen ook in de praktijk zal brengen. Hij denkt dat men niet veel begrip zal vinden als de overheid na vier of vijf jaar onderhandelen een gerechtelijke procedure omwille van hoogdringendheid opstart.

Hij verwijst naar een artikel van Tom Roelants, dat op 6 september 2007 werd gepubliceerd in *Mobiel Vlaanderen*. Daar stelde hij dat de selectie van de gevaarlijke punten gebeurt op basis van een objectief puntensysteem. Ongevallen met voetgangers en fietsers wegen zwaarder door. Dat strookt niet met de uitleg die hij zopas gehoord heeft. Gezien de duidelijke onderregistratie van de fietsers vraagt hij dat de minister de fietser zwaarder zou laten doorwegen, niet alleen bij de prioritering van de zwarte punten, maar ook bij de selectie ervan.

Joris Vandenbroucke komt terug op zijn eerdere vraag. Stel dat een gevaarlijk punt, op basis van de ongevallencijfers van 2014 tot 2016, terechtkomt in categorie 3, de punten waarvoor een structurele oplossing moet worden uitgewerkt. Stel dat men in 2021 met de werken zou kunnen starten, maar dat er in de jaren 2017 tot 2019 onvoldoende ongevallen gebeurd zijn om nog als een zwart punt bestempeld te worden. Wordt dat punt dan structureel aangepakt of niet? Hoe kan men voorkomen dat de kruispunten van de lijst geschrapt worden door de normale fluctuatie in de ongevallen? Hoe kan men de methodiek van de dynamische lijst koppelen aan een langetermijnplanning?

Ben Weyts stelt dat de vergelijking van de dynamische en de statische lijst aantoonde dat er vooruitgang geboekt is. De huidige dynamische lijst telt 213 punten, met een gemiddelde score van 20. De gemiddelde score van de historische lijst bedroeg 30,2.

De dynamische lijst wordt jaarlijks geüpdatet op basis van de meest recente ongevallencijfers. Er worden sowieso altijd kortetermijnmaatregelen genomen. Bij de beslissing over de structurele maatregelen wordt er onderzocht of de projecten nog op de zwarte lijst voorkomen. Door de aanleg van nieuwe wegen of door een verandering van de verkeersstromen kan de situatie immers veranderd zijn. Dat is eigen aan een dynamische lijst. Bij de keuze wordt er ook voorrang gegeven aan punten met veel ongevallen waar zwakke weggebruikers bij betrokken zijn.

De onderregistratie van fietsongevallen heeft ook te maken met het feit dat er vaak geen derden bij betrokken zijn. Fietsers kunnen immers tegen een statisch voorwerp aanrijden. Toch kan het gaan om zware ongevallen.

Joris Vandenbroucke stelt vast dat het laatste antwoord van de minister strookt met zijn antwoord van 1 maart (*Interpellaties* VI.Parl. 2017-18, nr. 15). Op het moment van de vastlegging is het mogelijk dat een zwart punt geen zwart punt meer is. Dan zijn er andere prioriteiten.

Een kruispunt dat op een bepaald moment als zwart punt is aangevinkt en waarvoor een structurele oplossing als noodzakelijk wordt gezien, mag, na het voorbereidende werk, niet van de lijst vallen door een fluctuatie in de ongevallencijfers. Dat leidt tot tijdverlies. Ofwel moet men de ongevallencijfers over een iets langere periode bekijken.

Lode Ceyssens begrijpt dat men de zwakke weggebruiker zwaarder wil laten doorwegen bij de prioritering. Dat is een stap in de goede richting. Hij vindt echter dat men die zwaardere weging ook zou moeten meenemen bij de selectie. Als het niet geselecteerd is als zwart punt, dan kan er ook geen prioritering gebeuren.

Minister *Ben Weyts* erkent dat er iets te zeggen valt voor dit argument. Dat betekent echter ook dat niet alle verkeersslachtoffers gelijk zijn. Hij blijft erbij dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is.

Als men werkt met ongevallencijfers over drie jaar, dan worden de fluctuaties al uitgevlakt. Als het betrokken punt van de lijst verdwenen is op het moment van de selectie voor de structurele aanpak, dan zijn er sowieso al structurele maatregelen genomen. Dat is het verschil met vroeger.

Lode Ceyssens is het er niet mee eens dat men de slachtoffers in zijn voorstel niet als gelijkwaardig beschouwt. Als er op een kruispunt een dodelijk ongeval geregistreerd wordt, en er vallen ook twee zwaargewonden en twee lichtgewonden, en dat zijn allemaal fietsongevallen, dan kan dat kruispunt niet geselecteerd worden als een gevaarlijk punt. Een deel van de ongevallen is namelijk niet geregistreerd.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
FOD	Federale Overheidsdienst
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
PMS	pavement management systeem
TV 3V	Tijdelijke vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit