

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1444
van **EMMILY TALPE**
datum: 3 juli 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vangrails - Preventieve functie

Op 22 maart 2015 gebeurde er een tragisch ongeval op de E 17 Gent-Kortrijk ter hoogte van de afrit Kruishoutem.

Vermoedelijk was de bestuurder in slaap gevallen en reed hij hierdoor recht op de vangrail in. Aangezien de vangrail vanuit de grond vertrekt (zie foto), werd de auto in de lucht gekatapulteerd waarna hij in een dieper gelegen akker belandde na meerdere malen over kop te zijn gegaan. De impact was van die aard dat er twee dodelijke slachtoffers vielen.

1. Is er een specifieke standaard bij het inrichten van vangrails?
2.
 - a) Op welke manier worden vangrails aangewend ter preventie van verkeersslachtoffers?
 - b) Zijn ter zake studies voorhanden?
3.
 - a) Wanneer laat men vangrails vanuit de grond vertrekken?
 - b) Op welke specifieke verkeerspunten doet men dit?
 - c) Houdt dit in dat er meer risico's bestaan dat het voertuig weggekatapulteerd wordt bij gebeurlijke ongevallen?



ANTWOORD

op vraag nr. 1444 van 3 juli 2015

van **EMMILY TALPE**

1. Vangrails vallen onder de Europese normenreeks voor afscherpende constructies. Deze normenreeks, NBN EN 1317, bestaat uit volgende verschillende delen afhankelijk van de toepassing:

- NBN EN 1317-1 – Terminologie en algemene criteria voor beproevingsmethoden;
- NBN EN 1317-2 – Prestatieklassen, aanvaardingscriteria voor botsproeven en beproevingsmethoden voor geleideconstructies;
- NBN EN 1317-3 – Prestatieklassen, aanvaardingscriteria voor botsproeven en beproevingsmethoden voor obstakelbeveiligers;
- NBN ENV 1317-4 – Prestatieklassen, aanvaardingscriteria voor botsproeven en beproevingsmethoden voor begin- en eindconstructies en overgangsconstructies van geleiderails;
- NBN EN 1317-5 – Producteisen en conformiteitsbeoordeling voor afscherpende constructies voor wegvoertuigen;
- CEN/TR 1317-6 – Pedestrian restraint system - Pedestrian parapets;
- CEN/TS 1317-8 – Motorcycle road restraint systems which reduce the impact severity of motorcyclist collisions with safety barriers.

Bovenstaande normen bepalen enkel de performantie-eisen waaraan afscherpende constructies moeten beantwoorden en dit op basis van gestandaardiseerde botsproeven. Waar welke keuze gemaakt wordt, wordt bepaald door de wegbeheerder. Concreet voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt dit heden vastgelegd in het in 2014 uitgebrachte Handboek vergevingsgezinde wegen.

2. a) AWV probeert zijn wegen zo vergevingsgezinnd mogelijk in te richten. Een vergevingsgezinde weg is een weg ontworpen met een specifieke klemtoon op het voorkomen en inperken van schade aan mensen en goederen bij ongevallen. Het in 2014 gepubliceerde Handboek vergevingsgezinde wegen verschaft hiervoor een stappenplan:
- i. In eerste instantie wordt uitgegaan van een zelfverklarend wegbeeld.
 - ii. Een tweede stap is de weggebruiker de kans geven om problemen te corrigeren door het aanleggen van een redresseerstrook (een smalle verharde strook naast de rijbaan). Hierdoor kan een bestuurder in problemen zijn traject corrigeren en zijn weg verderzetten zonder enig gevolg.
 - iii. Vervolgens zorgen dat, als de bestuurder daar niet in slaagt, hij op een veilige manier tot stilstand kan komen zonder tegen een obstakel te botsen. Hiervoor moet voorzien worden in een voldoende brede stopstrook. Noch de redresseerstrook, noch de stopstrook mogen obstakels bevatten. Onnodige obstakels worden verwijderd; de nog nodige obstakels worden bij voorkeur buiten de veiligheidsstrook geplaatst.
 - iv. Als ook dat niet mogelijk is, wordt ervoor geopteerd om de obstakels botsvriendelijk uit te rusten volgens NBN EN 12767.
 - v. Sommige obstakels zijn gezien hun aard niet botsvriendelijk te maken en behoeven een gepaste afscherming.

Het is pas in deze laatste stap dat een afschermende constructie wordt aangewend ter afscherming van obstakels en ter preventie van verkeersslachtoffers.

- b) In 2009 participeerde AWW in een transnationale studie rond verkeersveiligheid. Deze studie eindigde in 2013. Deze studie in opdracht van verschillende wegenadministraties (CEDR - Conférence Européenne des Directeurs de Routes) bestond uit verschillende onderzoeksopdrachten. Eén van deze onderzoeksopdrachten was IRDES (Improving Roadside Design to Forgive Human Errors) die de basis heeft gelegd van het handboek vergevingsgezinde wegen. Ook vandaag nog worden studies uitgevoerd omtrent vergevingsgezinde wegen en afschermende constructies (zie bijvoorbeeld het SAVERS-project - Selection of Appropriate Vehicle Restraint Systems) in opdracht van CEDR. Deze studies worden opgevolgd door AWW. Met deze telkens meest recente kennis worden de voorschriften geactualiseerd.
3. a) In het Handboek vergevingsgezinde wegen is duidelijk opgenomen dat een grondverankering niet meer gewenst is. De specifieke installatie dateert van voor dit nieuwe handboek en deze voorschriften. Dit was indertijd een gangbare praktijk bij de aanleg van wegen om de indringing van de vangrail in de wagen te vermijden.
- b) Dergelijke toepassingen worden vandaag niet meer geïnstalleerd. Bij herinrichtingen van wegen of bij nieuwe wegen worden de nieuwe voorschriften uit het Handboek vergevingsgezinde wegen toegepast.
 - c) Hoewel er geen correlatie via onderzoek werd aangetoond acht ik het raadzaam om, zoals gesteld in deelvraag 3b, bij herinrichtingen van wegen of bij nieuwe wegen de afschermende constructies te (her)plaatsen volgens het Handboek vergevingsgezinde wegen.