

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 746
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 29 februari 2016

aan **BEN WEYTS**

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

Gevaarlijke kruispunten - Nieuwe aanpak

De minister heeft aangekondigd om 50 miljoen euro extra te investeren in infrastructuurwerken. Hiermee zullen de laatste 22 gevaarlijke kruispunten worden aangepakt van de lijst van 809 punten die in 2002 werd opgemaakt.

Deze investering komt bovenop het normale werkingsbudget van 350 miljoen euro voor infrastructuurwerken en staat los van de eerder aangekondigde extra 140 miljoen euro die men zal investeren in onze wegen. Aan de hand van deze nieuwe geplande infrastructuurwerken wil de minister verdere stappen ondernemen om het aantal verkeersslachtoffers op onze wegen terug te dringen.

De minister is er zich van bewust dat het afwerken van deze zwarte lijst zeker geen eindpunt is. Door de snelle evolutie van onze mobiliteit worden geregeld nieuwe gevaarlijke puntenesignaleerd. Om het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zo efficiënt mogelijk af te stemmen op deze nieuwe situaties, wenst men geen gebruik meer te maken van een statistische lijst maar zullen onze wegen constant gemonitord worden. Op basis van de meest recente ongevalstatistieken van de politie zal het investeringsprogramma van AWV worden bijgestuurd, zodat er steeds snel kan worden ingespeeld op actuele situaties.

Vorig jaar hebben we tijdens de gedachtewisseling over de toestand van het wegennet nog kunnen vernemen van de administrateur-generaal van AWV dat binnen de administratieve procedures er nog diverse bottlenecks zitten die soms verhinderen om bepaalde dringende verkeerssituaties snel en efficiënt aan te pakken.

1. De nieuwe monitoring zal gebeuren op basis van cijfers van de politie. In het verleden durfde de omzetting van deze cijfers wel eens achter te lopen.
 - a) Zijn de huidige beschikbare cijfers accuraat genoeg om een jaarlijkse aangepaste lijst van zwarte punten op te maken?
 - b) Zal de minister ook nog andere parameters zoals ervaringselementen of input van een verkeersveiligheidsaudit opnemen in zijn evaluatie om zwarte punten te definiëren?
2. Wat zijn de belangrijkste bottlenecks binnen de administratieve procedures om dringende verkeerssituaties snel en efficiënt aan te pakken? Welke stappen zal de minister zetten om deze weg te werken?

3. Binnen AWV en MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) moeten verschillende procedures worden gevolgd voor de realisatie van infrastructuurwerken. Wanneer de minister aankondigt om een lijst op te stellen waarmee men snel wenst in te spelen op nieuwe situaties is het belangrijk dat er ook een vlotte werking is tussen beide entiteiten.

Hoe verloopt deze samenwerking?

ANTWOORD

op vraag nr. 746 van 29 februari 2016

van **PAUL VAN MIERT**

1.

a) Er is steeds een zekere doorlooptijd tussen het verzamelen van de ongevalgegevens bij de politie en de vrijgave van deze gegevens aan onder meer het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Dit heeft onder andere te maken met de privacywetgeving, waardoor alle privacygevoelige informatie in de gegevens moet worden gecontroleerd en/of verwijderd, en met het lokaliseren van de geregistreerde ongevallen. Dergelijk tijdsverloop kan niet worden vermeden. De huidige beschikbare ongevalgegevens dateren van de periode 2011-2013.

b) De gevaarlijke punten worden op basis van de meeste recente ongevalgegevens bepaald. Deze gegevens hebben als voordeel dat zij beschikbaar zijn voor het gehele Vlaamse wegennet en jaarlijks worden opgemeten. Doordat deze gegevens reeds jarenlang worden opgemeten en bijgehouden, bieden ze ook een referentiekader om uitgevoerde ingrepen ter verhoging van de verkeersveiligheid te kunnen beoordelen.

2. Er kunnen twee soorten bottlenecks worden vastgesteld bij het doorlopen van de administratieve procedures: procedurele en projectafhankelijke bottlenecks.

De procedurele bottlenecks, zoals bijvoorbeeld het uitvoeren van onteigeningen, maar ook gunnings- en vergunningsbetwistingen, kunnen zeer langdurig zijn.

De projectafhankelijke bottlenecks worden veelal ervaren bij het opstarten van een complex project met meerdere partners of op locaties waarbij er afstemming noodzakelijk is tussen toekomstige of tegelijk geplande werken, die naar verkeer/hinder toe kunnen interfereren met elkaar.

AWV streeft steeds naar een zo vlot mogelijke samenwerking en afwikkeling van complexe projecten.

3. Vanaf dat er een geactualiseerde ongevallenlijst van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (de huidige meest recente lijst geeft de gegevens weer van de periode 2011-2013) bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) wordt ontvangen, wordt deze op een digitaal platform geplaatst en tevens ter beschikking gesteld van AWV. De verantwoordelijken bij MOW en AWV voor de interne verspreiding van de lijst houden elkaar steeds op de hoogte als er een nieuwe lijst op het platform wordt gepubliceerd. Op deze wijze wordt een vlotte infodoorstroming gewaarborgd.