

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1270
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 9 juni 2016

aan **BEN WEYTS**

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

Zwarte punten - Geactualiseerde lijst

De minister gaf in de commissie Mobiliteit van 28 april 2016 meer duiding bij de geactualiseerde lijst met zwarte punten en de impact hiervan op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Deze lijst is een zogenaamd dynamische lijst die fluctueert met de recentst beschikbare ongevallencijfers. De lijst heeft een alarmfunctie, zegt de minister. De lijst zal bij de opstelling van het investeringsprogramma van AWV aangewend worden om te bepalen op welke kruispunten moet worden ingezet. Soms gaat het ook om beperkte ingrepen die niet in het investeringsprogramma opgenomen moeten worden, zodoende dat de verschillende projecten uit de lijst niet een op een terug te vinden zijn in het investeringsprogramma. Dit maakt het natuurlijk minder transparant dan de oude lijst waar per project een prioriteit, timing, maatregelen en budget aan vast hing.

1. De geactualiseerde lijst kent dus geen timing en geen budgettering. Voor dit jaar werd er 50 miljoen vastgelegd voor de afwerking van de zwarte punten lijst uit 2002.
 - a) Kan de minister mij antwoorden in hoeveel middelen hij voorziet in 2016 voor de aanpak van deze geactualiseerde lijst?
 - b) Kan de minister aangeven welke punten dit jaar zullen worden aangepakt?
 - c) Heeft de minister een meerjarenraming voor de rest van de legislatuur als het gaat over de aanpak van deze lijst? Graag een overzicht per jaar van de middelen waarin de minister voorziet om deze lijst gevaarlijke punten aan te pakken.
 - d) Verschillende zwarte punten krijgen de status 'kadert in aanpak gevaarlijke puntenplan'. Kan de minister verduidelijken over welk plan dit gaat?
 - e) Volgt er nog een investeringsprogramma bij deze lijst waarin een indicatieve planning wordt opgenomen of wordt aangegeven welke punten er hoge prioriteit hebben? Zo ja, wanneer mogen we dat verwachten?
2. Aangezien de actuele lijst gebaseerd is op de ongevallencijfers van 2011-2013 komen er in de lijst ook kruispunten voor uit de oude lijst omdat het effect op de ingrepen nog niet werd meegenomen. Het lijkt om de 22 projecten te gaan waarbij

de 'structurele ingreep uitgevoerd' werd. Bij nazicht van deze 22 projecten zijn er minstens 5 projecten waar de werken reeds in de periode 2004-2009 werden uitgevoerd. Dat is ruim voor de ongevallencijfers van 2011-2013.

- a) Kan de minister verklaren waarom deze projecten in de geactualiseerde lijst voorkomen?
- b) Als de ongevallencijfers kloppen, blijkt dat de 'structurele ingrepen' niet het gewenste effect hebben. Op de Steenberg (N80) in Hasselt bijvoorbeeld, waar in 2006-2008 de structurele ingrepen werden uitgevoerd, gebeurden 3 tot 5 jaar later opnieuw 6 ongevallen met 15 gewonden, onder wie 7 zwaargewonde slachtoffers.

Wat zijn de te nemen maatregelen voor deze 22 punten, want uit de tabel lijkt het dat er geen bijkomende ingrepen zullen gebeuren?

- 3. Voor 50 projecten is er een beperkte ingreep gebeurd. Een beperkte ingreep lijkt te suggereren dat er geen ingrijpende maatregelen nodig waren. Zijn deze projecten dan afgerond?

- a) Zo ja, waarom staan ze hier dan nog vermeld?
- b) Zo nee, waarom staat er dan niet bij dat ze op langere termijn nog zullen worden aangepakt, zoals bij de 10 projecten met vermelding 'alvast een beperkte ingreep en zullen op lange termijn structureel worden aangepakt'? Wat is het verschil tussen beide statussen van projecten?
- c) Verder zijn er ook 21 projecten die worden voorbereid om een beperkte ingreep te krijgen.

Betekent het bij deze projecten dat een beperkte ingreep voldoende is om de verkeersveiligheid op dit punt te garanderen? Of kan het zijn dat er nadien nog maatregelen nodig zijn?

- 4. Wat betekent 'bijkomende analyse en opvolging nodig'? De lijst is gebaseerd op ongevallencijfers. Het is dus duidelijk dat er op deze punten een probleem is dat om maatregelen vraagt. Wat houdt deze verdere analyse in? Het gaat om 108 punten, dat is 35% van de punten die nog verder geanalyseerd moeten worden alvorens ze worden aangepakt!
- 5. 51 projecten staan in 'structurele ingreep in voorbereiding'. Velen van deze projecten zijn echter niet terug te vinden in het investeringsprogramma 2016 van AWV. De minister gaf in de commissie aan dat beperkte ingrepen niet altijd in het investeringsprogramma opgenomen dienen te worden, maar vermits het hier gaat om structurele ingrepen, zou je toch verwachten dat het project minstens in het investeringsprogramma van AWV vermeld wordt voor de voorbereidende ingrepen. Kan de minister dit wat nader toelichten?
- 6. Aanvullend op de vraag 5: 16 projecten zijn in structurele uitvoering. Ook deze zijn lang niet allemaal terug te vinden in de indicatieve planning van AWV.
Wat betekent structureel in deze projecten en waarom zijn deze maatregelen niet concreter opgenomen in de overzichtslijst?
- 7. 22 projecten liggen niet op een gewestweg.

- a) Wat gaat de minister doen om deze punten verkeersveiliger te maken?

b) Waarom zijn deze 22 punten opgenomen in deze lijst?

ANTWOORD

op vraag nr. 1270 van 9 juni 2016

van **BJÖRN RZOSKA**

1.

- a) Ik verwijs naar de bijgevoegde tabel waarbij de projecten gelinkt worden aan het goedgekeurd programma voor 2016 en het indicatief programma voor 2017-2018.

Kleinere aanpassingen voor het verhogen van de verkeersveiligheid (bv. aanpassen van wegmarkeringen,...) kunnen worden gefinancierd op een globaal voorzien budget, zijnde 6,35 miljoen euro voor het jaar 2016.

- b) De projecten die dit jaar worden uitgevoerd staan eveneens vermeld in de tabel (kolom 'Uitgevoerd in 2016').
- c) Grotere projecten kunnen wel worden teruggevonden op het meerjareninvesteringsprogramma (zie ook deelvraag 1). Kleinere (PCV-) dossiers worden immers veelal via algemene stockbestekken uitgevoerd. Daarnaast is het niet mogelijk een concrete raming op te maken vooraleer een ontwerpoplossing werd uitgewerkt en gekozen.
- d) Hierbij wordt verwezen naar het project dat in 2002 opstartte en waarbij 809 gevaarlijke kruispunten werden opgelijst om deze verkeersveiliger te maken. Voor enkele van deze gevaarlijke punten zijn de infrastructuurwerken recent uitgevoerd of zullen deze nog in uitvoering gaan, waardoor het effect van deze ingrepen nog niet is opgenomen in de huidige ongevalgegevens.
- e) Er wordt geen bijkomend programma opgemaakt. Grotere infrastructuurwerken ter verhoging van de veiligheid op deze locaties worden mee opgenomen op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Kleinere ingrepen kunnen worden opgenomen in het algemene budget ter bevordering van de veiligheid, welk eveneens opgenomen is op het investeringsprogramma van AWV.

2.

- a) +b)

Op sommige locaties wordt een eenmalige verhoging van de ongevalgegevens vastgesteld. Dit kan ook het gevolg zijn van factoren die niet infrastructuurafhankelijk zijn, bv. onaangepast rijgedrag, rijden onder invloed, te hoge snelheid... AWV zal voor de locaties die na een structurele ingreep toch opnieuw op de lijst voorkomen, de ongevallen monitoren (aantal ongevallen, reden van de ongevallen, impact van de verkeersstromen, ...) en indien nodig aanpassingen doen of een bijkomende infrastructuuringreep gaan uitwerken.

3.

- a) +c)

Onder beperkte ingrepen worden de ingrepen gecategoriseerd welke geen grote infrastructuurwerken vereisen, bv. aanpassingen aan de verkeerslichtenregeling, wegmarkeringen, het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats. Dergelijke

kleinere ingrepen kunnen een grote impact hebben op de verkeersstromen en verkeersveiligheid, zoals bv. het conflictvrij maken van een kruispunt door het plaatsen of aanpassen van de verkeerslichten. Het spreekt voor zich dat indien er voldoende positieve effecten van dergelijke ingrepen worden verwacht, deze eerst worden toegepast, aangezien de te doorlopen procedures veel eenvoudiger en minder tijdrovend zijn dan deze voor grote infrastructuurwerken.

Na het uitvoeren van een beperkte ingreep zal de verkeersveiligheid op de betrokken locatie worden geëvalueerd en indien nodig, kan er worden beslist toch nog over te gaan tot het uitvoeren van grotere infrastructuurwerken.

Deze beperkte ingrepen zijn opgenomen in de lijst als uitgevoerde of nog uit te voeren maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen.

- b) Zoals reeds vermeld, wordt er na het uitvoeren van een beperkte ingreep geëvalueerd of er een bijkomende grotere ingreep noodzakelijk is. Indien niet (of de evaluatie is nog lopende), dan blijft deze locatie in de lijst opgenomen als beperkte ingreep.

Indien er bijkomende infrastructuurwerken zijn gepland na evaluatie of er is reeds overgegaan tot het uitvoeren van een voorlopige kleine ingreep in afwachting van de uitvoering van grotere wegenwerken (deze hebben immers een langere doorlooptijd alvorens ze kunnen worden gerealiseerd), dan staan deze beperkte ingrepen opgenomen onder de vermelding 'alvast een beperkte ingreep en zullen op lange termijn structureel worden aangepakt'.

4. De kruispunten worden grondig geanalyseerd. Deze analyse wordt op drie gebieden uitgevoerd:

- Wat waren de oorzaken van de ongevallen?
Er moet worden nagegaan of de ongevallen gerelateerd waren aan de inrichting van het kruispunt of dat ze te wijten waren aan onaangepast rijgedrag, dronken rijden, ...
- Welke oplossing is optimaal?
Indien de ongevallen waren gerelateerd aan de kruispuntinrichting moet worden bekeken hoe dergelijke ongevallen kunnen worden voorkomen. Voor grotere, complexere kruispunten wordt vaak ook beroep gedaan op een studiebureau om het kruispunt te analyseren. Er wordt ook steeds gezocht naar een betaalbare oplossing die wordt gedragen door de stakeholders.
- Wanneer kunnen de werken worden uitgevoerd?
De uitvoeringsperiode van de werken moet nauwkeurig worden afgestemd met de andere partners in het project (bv. Aquafin, gemeente, ...) en de stakeholders, om zo de hinder zoveel mogelijk te beperken. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de te doorlopen procedures en budgettaire mogelijkheden.

Het proces om een oplossing uit te werken, die door iedereen wordt gedragen, vraagt vaak de nodige tijd.

5. Zoals eerder aangehaald, is er steeds een aanzienlijk tijdsverloop alvorens grote infrastructuurwerken kunnen worden gebudgetteerd of uitgevoerd. Voor veel van de locaties waarvoor een structurele ingreep in voorbereiding is, moeten er nog studies worden afgerond of onteigeningen worden uitgevoerd. Hierdoor zijn de eigenlijke infrastructuurwerken vaak nog niet op het investeringsprogramma opgenomen.

6. De term structureel wordt toegekend indien er een aanzienlijke bouwkundige heraanleg plaatsvindt van het kruispunt.

Er dient te worden opgemerkt dat deze projecten weldegelijk kunnen zijn opgenomen op de indicatieve planning van AWV, echter kunnen deze projecten wel geclusterd zijn met andere uit te voeren werken. Zo zijn bv. de gevaarlijke zones op de ring van Tielt opgenomen in een onderhoudsdossier.

7. a)+b)

De ongevalgegevens die worden gebruikt om de meest gevaarlijke punten in ons wegennet te bepalen, beslaan geheel Vlaanderen en bevatten dus ook de ongevallen op gemeentewegen.

Op deze gemeentewegen worden echter vaak minder slachtoffers geregistreerd en zijn mogelijke verwondingen ook lichter dan op gewestwegen, omwille van de lagere verkeersintensiteiten, de lagere verkeerssnelheden, ...

Het gaat om 22 locaties op gemeentewegen waarvoor de berekende prioriteitsscores hoog genoeg waren om in de lijst te worden opgenomen en waarvoor de gemeenten als wegbeheerder een oplossing dienen te zoeken.

BIJLAGEN: 1