

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 919
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 4 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) - Dynamische lijst - Investerings in de gevaarlijke punten

Sinds 2018 werkt Vlaanderen met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. Deze lijst is gebaseerd op de meest recente ongevallencijfers en wordt jaarlijks geactualiseerd. Elk punt in Vlaanderen waarbij minstens drie ongevallen gebeurden in de afgelopen drie jaar, kan op deze lijst terecht komen.

Afhankelijk van de ernst van het ongeval en het aantal slachtoffers wordt een score berekend. Vanaf een score van 15 wordt een locatie als gevaarlijk beschouwd. Sinds 2019 wegen voetgangers, fietsers en bromfietzers zwaarder door in de berekening van de score.

Voormalig minister Weyts benadrukte dat deze dynamische lijst gebruikt zou worden om gericht en efficiënter in de nodige investeringen te voorzien om deze punten aan te pakken.

Op de dynamische lijst van zwarte punten uit 2019 staan 314 punten die ingedeeld kunnen worden in 5 categorieën:

- 1° categorie 1 / werken uitgevoerd of in uitvoering: hierbij gaat het zowel om quick wins als om meer uitgebreide aanpassingen;
- 2° categorie 2 / quick wins gepland: op deze punten worden op korte termijn (gestreefd wordt naar aanpassing binnen het jaar) aanpassingen gepland die snel kunnen doorgevoerd worden. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de zichtbaarheid, het aanpassen van de markering, het aanpassen van de lichtenregeling enzovoort. Op die manier kan er met een kleine inspanning een groot voordeel op gebied van verkeersveiligheid verkregen worden;
- 3° categorie 3 / uitgebreide aanpassingen gepland: de aanpassingen op deze punten zijn veel uitgebreider dan de quick wins. Daarbij gaat het vaak om een volledige herinrichting (bv aanpassing R0, herinrichting kruispunten). Deze ingrepen worden opgenomen in het GIP;
- 4° categorie 4 / wordt onderzocht: de ongevallen op deze punten worden nader onderzocht (zo snel mogelijk) en de infrastructuur wordt bekeken om na te gaan of en welke oorzakelijke infrastructurele factoren aan de oorzaak kunnen liggen van de gebeurde ongevallen;

5° categorie 5 / werd onderzocht, maar geen infrastructurele oorzaak gevonden: deze punten werden onderzocht, maar er werd geen oorzaak gevonden bij de infrastructuur. Oorzakelijke factoren lagen hier dan eerder bij het gedrag van de weggebruiker of bij toevalsfactoren (bijvoorbeeld hoge prioriteitscore door hoog aantal inzittenden in voertuig of bus) of de oorzaak kon niet vastgesteld worden. Vaak gaat het daarbij om punten die een lagere prioriteitscore hebben (dicht tegen de minimumscore van 15).

Volgens de lijst zijn voor 25 procent van de gevaarlijke punten werken uitgevoerd of in uitvoering (categorie 1). Voor nog eens 8 procent zijn er quick wins gepland (categorie 2). Uitgebreide aanpassingen staan gepland voor 10 procent van de gevaarlijke punten op de lijst van 2019.

Het overgrote deel van de punten wordt nog verder onderzocht, namelijk 48 procent (categorie 4,) en bij 8 procent van de punten werd geen infrastructurele oorzaak gevonden (categorie 5).

Om na te gaan op welke manier deze dynamische lijst een vertaling krijgt in het investeringsprogramma, wens ik de minister de volgende vragen voor te leggen.

1. 25 procent van de gevaarlijke punten valt in categorie 1 en zou dus weggewerkt zijn of in uitvoering.

Kan de minister aangeven op welke punten de werken vandaag effectief zijn afgerond en op hoeveel punten de werken nog in uitvoering zijn? Bij de punten waarbij de werken nog in uitvoering zijn graag ook de timing wanneer de werken afgerond zullen zijn.

2. De ambitie is om gevaarlijke punten uit categorie 2 binnen het jaar aan te passen met quick wins. We zijn halfweg het jaar.

Kan de minister aangeven op welke van de 26 gevaarlijke punten die onder deze categorie vallen er al de nodige quick wins zijn doorgevoerd?

Graag ook een timing voor de punten uit deze categorie die nog op de planning staan.

3. Kan de minister ook voor elk van deze 26 punten aangeven wat de structurele oplossing voor dit punt is en op welke termijn die gepland staat?

4. Voor 32 punten staan er uitgebreide aanpassingen gepland. Dat lijken projecten die terug te vinden moeten zijn in het GIP. Dat is echter niet het geval. Slechts 21 gevaarlijke punten zijn expliciet opgenomen in het GIP.

Kan de minister aangeven voor elk van deze 32 punten of ze zijn opgenomen in het GIP 2020 dan wel waar ze elders in het investeringsprogramma terug te vinden zijn?

5. Ook voor categorie 4, waarbij de punten onderzocht worden, kan ik me voorstellen dat er in studiemiddelen in het GIP is voorzien. Toch zijn de 152 punten niet expliciet opgenomen in het GIP.

Kan de minister aangeven welke punten opgenomen werden in het GIP en waar de andere punten zijn ondergebracht in het investeringsprogramma?

6. Hoeveel van de gevaarlijke punten uit categorie 4 zijn intussen onderzocht?

Graag een overzicht van de onderzochte punten met daarbij de bevindingen en de timing naar een oplossing.

7. 24 punten op de dynamische lijst van 2019 werden verder onderzocht, maar er werden geen infrastructurele oorzaken gevonden. Een van die punten is bijvoorbeeld het kruispunt van de Mechelsesteenweg met de Justitiestraat in Antwerpen, een druk kruispunt met verkeerslichten. Zonder conflictvrije verkeerslichten lijkt dit een typisch gevaarlijk kruispunt.

Kan de minister toelichting geven bij de beoordeling van de 24 gevaarlijke punten die werden onderzocht, maar waar geen infrastructurele oorzaak werd gevonden?

8. 40 procent van de gevaarlijke punten ligt in de provincie Antwerpen.

Heeft de minister daar een verklaring voor?

ANTWOORD

op vraag nr. 919 van 4 juni 2020

van **BJÖRN RZOSKA**

De cijfers waarover u beschikt, dateren van vorig jaar. Ondertussen werd er verder gewerkt aan de aanpak van de dynamische lijst van 2019 en is de stand van zaken als volgt:

Werken in uitvoering of uitgevoerd	112
Quick wins gepland	33
Uitvoerige werken gepland	55
Wordt onderzocht	85
Geen infrastructurele oorzaak gevonden	15
On hold	12

De categorie 'on hold' betreft een nieuwe categorie. Hierin worden punten opgenomen die momenteel wegens verschillende redenen niet kunnen worden aangepakt. Het kan gaan om bijv.

- punten waar er momenteel werken in de buurt zijn, en waardoor het niet mogelijk is om aanpassingen uit te voeren, bijvoorbeeld wegens het feit dat dit punt op de omleidingsweg ligt;
- punten waar er geen akkoord gevonden werd met het lokale bestuur;

1. Tot op heden zijn er op 112 punten werken uitgevoerd of in uitvoering. Op 99 van deze punten zijn de werken reeds afgerond. Op 13 punten zijn de werken nog lopende. De geschatte timing voor de afronding van deze werken is terug te vinden in deel 1 van de bijlage.
2. Tot op heden zijn er op 66 gevaarlijke punten quick wins uitgevoerd, deze staan onder de categorie: 'werken in uitvoering of uitgevoerd'. Daarnaast staat er momenteel op 33 locaties quick wins op de planning. Deze quick wins zijn geselecteerd na analyse van de gevaarlijke punten, waardoor deze van de categorie 'wordt onderzocht' zijn overgegaan naar de categorie 'quick wins gepland'.

Voor de 33 punten waar quick wins gepland zijn, is de geplande uitvoeringsdatum terug te vinden in deel 2 van de bijlage. Voor een aantal punten is de uitvoeringsdatum nog niet gekend.

3. Niet op elk punt waar een quick win gepland werd, zal een structurele oplossing doorgevoerd worden. Op sommige punten volstaat het invoeren van kleine aanpassingen/maatregelen om de verkeersveiligheid significant te verbeteren. Uiteraard blijven we deze punten monitoren. Indien op basis van de ongevallendata van de jaren nadat de werken werden uitgevoerd blijkt dat dit nog een gevaarlijk punt zou zijn, dan wordt dit terug geanalyseerd.

Op 5 van de 33 punten waar quick wins zullen worden uitgevoerd, zijn momenteel ook uitgebreide werken gepland. Zie deel 3 van de bijlage voor timing en beschrijving van geplande ingreep.

4. Niet alle punten zijn expliciet terug te vinden in het GIP 2020. Hier zijn verschillende redenen voor. Zo zitten een aantal punten onder de noemer: "Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid" of onder "VRI: Vervangen vetuste installaties (algemeen + LEDombouw)" of onder "Slimme VRI's / Uitvoering". Een aantal punten worden niet of beperkt gefinancierd vanuit AWV, maar vanuit bijvoorbeeld de Werkvennootschap of Lantis in het kader van een groter project. Daarnaast is slechts voor een deel van de punten reeds budget vastgelegd in 2020. Een deel start pas later op, waardoor pas vanaf 2021 of later budget zal worden vastgelegd in het meerjarenprogramma.
5. De te onderzoeken punten werden samengebracht onder één bestek. Het budget werd daartoe gehaald uit het GIP.
6. Momenteel zitten er nog 85 punten in categorie 4. Dit is zo'n 27% van het totale aantal gevaarlijke punten. Dit aantal ligt dus een heel stuk lager dan de 48% zoals vermeld in de vraag. De punten die werden onderzocht zitten in de andere categorieën (werken uitgevoerd/ in uitvoering, quick wins gepland, uitgebreide werken gepland, geen infrastructurele oorzaak gevonden). De aantallen + timing zijn reeds vermeld in de antwoorden op de overige vragen.
7. Het werken aan gevaarlijke punten is een dynamisch proces, waarbij we steeds blijven monitoren. Het punt in Antwerpen (Mechelsesteenweg, Justitiestraat) is verplaatst naar de nieuwe categorie on hold. Er zijn momenteel namelijk werken in de buurt, waardoor het niet mogelijk is om aanpassingen te doen op dit kruispunt met oog op doorstroming /verkeersveiligheid.

De 15 punten die momenteel in de categorie 'geen infrastructurele oorzaak gevonden' zitten, betreffen punten waar we geen gepaste oplossing gevonden hebben omwille van onderstaande redenen:

- Er zijn punten die eerder door toeval op de lijst van de gevaarlijke punten gekomen zijn. Zo wordt er bij de berekening van de gevaarlijke punten gebaseerd op het aantal gewonden, waarbij het aantal inzittende eerder gerelateerd is aan toeval en niets te maken heeft met de infrastructuur ter plaatse. Op een aantal punten gebeurden ongevallen met een bus, tram of een wagen met hoog aantal inzittenden, waardoor er een hoog aantal gewonden waren, maar het aantal ongevallen beperkt bleef.
- Daarnaast zijn er ook punten waar er een zwaar ongeval gebeurde dat niets te maken had met de infrastructuur.
- Tenslotte zijn er ook punten waar reeds heel veel werd ondernomen op het gebied van verkeersveiligheid, en waar alle mogelijkheden reeds benut zijn. Dit zijn punten waar er wegens hoge intensiteiten toch nog ongevallen gebeuren en daardoor in de lijst terecht komen.

We blijven deze punten echter wel monitoren. Indien het punt toch terug op de lijst komt, dan wordt de situatie ter plaatse en de gebeurde ongevallen opnieuw geanalyseerd.

8. Het hoogste aandeel is terug te vinden in de provincie Antwerpen, gevolgd door Oost-Vlaanderen. Dit is in verhouding met de oppervlakte en de bevolkingsdichtheid.

BIJLAGE

[Overzicht van de gevaarlijke punten waar werken aan doorgevoerd worden](#)