

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1171
van **LODE CEYSSENS**
datum: 25 augustus 2020

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

Ongevallen ter hoogte van wegenwerken - Maatregelen

Hoewel het aantal letselongevallen op de Belgische snelwegen afnam met 6,2 procent, stijgt het aantal ongevallen ter hoogte van wegwerkzaamheden met 7,5 procent. Die cijfers werden bekendgemaakt door verkeersveiligheidsorganisatie Vias en gaan over de periode 2017-2019.

Wat daarbij opvalt, is dat vrachtwagens vaak betrokken zijn bij ongevallen op de snelwegen. In 26% van de ongevallen die op onze snelwegen gebeuren, is minstens één vrachtwagen betrokken. Bij ongevallen ter hoogte van wegenwerken is dat zelfs 43 procent.

Een van de oorzaken die aan de basis zou kunnen liggen, is het smartphonegebruik. Daardoor is het risico op een kop-staartaanrijding erg groot. Zo'n aanrijding is in een vlaag van onoplettendheid snel gebeurd. Nog zorgwekkend is dat maar liefst 69 procent van de Belgische bestuurders 'vergeet' te vertragen ter hoogte van wegenwerken. Ten opzichte van 2017 is dat een stijging met maar liefst 4 procent. Zich aan de snelheid houden ter hoogte van wegenwerken is niet alleen belangrijk om ongevallen met andere weggebruikers te vermijden, maar ook om de veiligheid van de wegenwerkers te kunnen garanderen.

Om die snelheid te handhaven, zijn mobiele trajectcontroles een belangrijk instrument. Door deze toestellen in te zetten bij wegenwerken, dwingt men bestuurders om zich tijdens een bepaald traject aan de maximum opgelegde snelheid te houden.

Na de zomervakantie zal er opnieuw meer verkeer op onze wegen zijn en zullen ook heel wat werven opstarten. Daarom is het belangrijk dat er niet alleen gesensibiliseerd, maar ook gecontroleerd wordt.

1. Kan de minister mij een overzicht bezorgen van:
 - a) het aantal ongevallen, aantal doden, aantal zwaargewonden, aantal lichtgewonden op de Vlaamse autosnelwegen van de afgelopen 10 jaar;
 - b) het aantal ongevallen, aantal doden, aantal zwaargewonden, aantal lichtgewonden op de Vlaamse autosnelwegen ter hoogte van wegenwerken van de afgelopen 10 jaar;
 - c) de voorlopige cijfers van het aantal ongevallen op de Vlaamse autosnelwegen van het huidige jaar;
 - d) het aantal ongevallen op Vlaamse autosnelwegen van de afgelopen 10 jaar waarbij een vrachtwagen betrokken was?

2. Heeft de minister een idee van de oorzaken van deze ongevallen? Indien ja, graag een overzicht voor hoeveel procent van de ongevallen ze verantwoordelijk zijn.
3. Acht de minister het nodig dat er een verstrenging van de signalisatie ter hoogte van wegenwerken op de autosnelwegen komt, of is er meer nood aan intensieve controle op de toepassing ervan of een verhoging van de bestraffingsmaat?
4. Plant de minister sensibiliseringsacties die de veiligheid ter hoogte van wegenwerken moeten verhogen? Indien ja, wat mogen we daarvan verwachten?
5. Over hoeveel mobiele trajectcontroles beschikt Vlaanderen vandaag? Plant de minister er nog bij te kopen?
6. Zal de minister mobiele trajectcontroles inzetten ter hoogte van werven? Indien ja, graag een planning voor de wegenwerken in de periode 2020-2021.

ANTWOORD

op vraag nr. 1171 van 25 augustus 2020

van **LODE CEYSSENS**

1. a) In onderstaande tabel wordt het aantal letselongevallen, doden, zwaar- en lichtgewonden op Vlaamse autosnelwegen weergegeven tijdens de periode 2010-2019.

Jaar	Ongevallen	Doden	Zwaargewonden	Lichtgewonden
2010	2312	52	627	2687
2011	2244	58	617	2593
2012	2243	63	350	2938
2013	2278	74	348	3152
2014	2078	60	288	2949
2015	2105	61	251	3007
2016	2035	56	268	2821
2017	2071	47	246	2903
2018	1991	50	221	2879
2019	1975	54	224	2689

Bron: Statbel, AD Statistiek – Statistics Belgium

- b) In onderstaande tabel wordt het aantal letselongevallen, doden, zwaar- en lichtgewonden op Vlaamse autosnelwegen weergegeven ter hoogte van wegenwerken tijdens de periode 2010-2019.

Jaar	Ongevallen	Doden	Zwaargewonden	Lichtgewonden
2010	124	6	41	151
2011	97	3	32	130
2012	69	5	15	91
2013	86	2	11	108
2014	88	6	16	131
2015	59	5	6	66
2016	62	4	13	84
2017	67	1	8	92
2018	76	0	13	120
2019	63	0	6	82

Bron: Statbel, AD Statistiek – Statistics Belgium

- c) Volgens de voorlopige cijfers voor het jaar 2020 vonden er tijdens de eerste helft van 2020 645 letselongevallen plaats op Vlaamse autosnelwegen (Bron: Federale Politie – DGR/DRI/BIPOL).

- d) In onderstaande tabel wordt het aantal letselongevallen op Vlaamse autosnelwegen, waarbij een vrachtwagen betrokken was, weergegeven tijdens de periode 2010-2019.

Jaar	Ongevallen
2010	638
2011	557

2012	569
2013	582
2014	566
2015	533
2016	565
2017	564
2018	556
2019	522

Bron: Statbel, AD Statistiek – Statistics Belgium

2. Globaal stellen we vast dat bij ongevallen langs autosnelwegen "controleverlies over het voertuig" en "houdt onvoldoende afstand t.o.v. andere weggebruiker" de meest vermelde ongevalsfactoren zijn.

Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen (*Slootmans, F. & Daniels, S. (2017). De dodelijke tol op autosnelwegen. Analyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen in de periode 2014-2015. Brussel, België: Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid*) heeft eerder aangetoond dat in 21% van de ongevallen minstens één van de betrokken bestuurders aan te hoge of onaangepaste snelheid reed op het moment van het ongeval. Dit toont aan dat snelheid een belangrijke risicofactor blijft, maar zeker ook niet de enige factor is die een rol speelt bij ongevallen. Informatie over alcoholgebruik was niet voor elk ongeval voorhanden. In 11% van de ongevallen was er wel alcohol of een sterk vermoeden van alcohol in het spel.

Bij de gedragsfactoren vallen vooral controleverlies, het niet gebruiken van de veiligheidsuitrusting, onoplettendheid en verminderde waakzaamheid (afleiding) of vermoeidheid op.

Het is echter zeer moeilijk om precies aan te geven voor welk aandeel een precieze ongevalsoorzaak verantwoordelijk is, ook al omdat het regelmatig een samenspel van verschillende factoren is dat een verkeersongeval veroorzaakt.

De vermelde diepteanalyse toonde wel aan dat ruim 70% van de ongevallen terug te vinden is in de 5 meest voorkomende profielen:

- de bestuurder slaagt er niet in zijn voertuig onder controle te houden,
- een voertuig rijdt in op de staart van een file,
- de bestuurder wijkt geleidelijk af van zijn rijstrook,
- de bestuurder maakt een fout tijdens het inhalen,
- een voertuig rijdt in op een normaal rijdend voertuig.

3. De bestaande regelgeving (voornamelijk het M.B. van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg en het Standaardbestek 250) bevat al zeer uitgebreide signalisatievoorschriften om wegenwerken op autosnelwegen te signaleren en te beveiligen. Specifiek in dit verband wil ik erop wijzen dat mijn administratie in 2015 de voorschriften inzake werfsignalisatie van de 1^{ste} categorie (= wegenwerken op autosnelwegen) actualiseerde. Dit resulteerde in werfsignalisatieschema's, die de meest voorkomende typesituaties met opstelling van de vereiste werfsignalisatie, bevatten.

Uiteraard blijft mijn administratie de evoluties, maar ook de kritieke punten in de werfzones, opvolgen om te kunnen bijsturen waar nodig.

Vorig jaar werd, bij de opmaak van de huidige versie van het Standaardbestek 250 (versie 4.1), het luik om de filestaart te beveiligen geactualiseerd. Daarbij werd afgestapt van het gebruik van het filewaarschuingsvoertuig. De praktijk leerde dat dergelijk voertuig de fileopbouw moeilijk kon voorblijven. Heel dikwijls stond het voertuig te ver vóór de filestaart of helemaal in de file gepositioneerd. Om die reden is

er overgeschakeld naar een automatisch aangestuurd filebeveiligingssysteem. Daardoor wordt de staart van de file beter gelokaliseerd en worden, met behulp van variabele LED-borden, de weggebruikers nauwkeuriger gewaarschuwd.

Verder is een wijziging van het M.B. van 7 mei 1999 voorbereid. Hierbij zullen een aantal evoluties die de voorbije jaren plaatsvonden wettelijk verankerd worden. Onder meer is een regeling opgenomen van de verhouding tussen de vaste en dynamische signalisatie, die gebruikt wordt voor werfsignalisatie. Het dynamisch aansturen van de snelheidsbeperking maakt het mogelijk om deze aan de verkeersdrukke aan te passen. Ook wordt er voorzien om de snelheidsbeperking boven de rijbaan aan te duiden. Het een en ander moet ervoor zorgen dat ter hoogte van de wegenwerken de snelheidsbeperkingen beter opvallen.

Momenteel heb ik geen plannen om de voorschriften inzake werfsignalisatie ter hoogte van wegeniswerken op autosnelwegen aan te passen of te verstrengen. Het is duidelijk dat een dwingend en volgehouden handavingsbeleid noodzakelijk is om er zowel voor te zorgen dat de weggebruikers hun aandacht bij het verkeer houden en dat de opgelegde snelheid gerespecteerd wordt.

4. Elk jaar besteedt het Agentschap Wegen en Verkeer via tal van verschillende kanalen, aandacht aan veiligheid rond wegenwerken.
In eerste instantie proactief: via campagnes op de afficheborden langs de snel- en gewestwegen. En wanneer noodzakelijk ook reactief: via een reactie in de pers of na een incident via sociale media.

Enkele voorbeelden van de voorbije jaren:

- Zomer 2018: lancering fluo campagne
- Begin 2019: media offensief nav cijfers van snelheidscontroles bij wegenwerken
- Maart 2019: de "we zijn weg van jou" campagne kaderde volledig rond het vermenschlijking van de werf en de wegenwerkers zelf in de kijker zetten.
- December 2019: op sociale media ingespeeld op zware ongevallen.
- Mei 2020: affichecampagne rond rood kruis negatie.
- Juni 2020: tweemaal op sociale media ingespeeld op zeer slechte resultaten van controles aan de wegenwerken op de E17.

Ook de komende maanden en jaren blijft AWV inzetten op veiligheid aan wegenwerken via sensibiliseringscampagnes op al haar kanalen.

5. AWV beschikt over 1 mobiele trajectcontrole. Er zijn momenteel geen concrete plannen voor de aankoop van bijkomende installaties.
6. De mobiele trajectcontrole kan momenteel helaas niet ingezet worden aangezien deze voor de verwerking van de overtredingen gekoppeld dient te worden met het AMS, de federale backoffice, dewelke tot op heden nog niet operationeel is.

Als alternatief werd de semi-vaste snelheidscamera ingezet voor de beveiliging van wegenwerken.

Concreet zal de semi-vaste snelheidscamera (op datum van 11/9/2020) in 2020 reeds voor 21 weken ingezet zijn voor snelheidshandhaving. Een overzicht van de concrete werven waar de handhaving in de Vlaamse werfzones werd gecontroleerd met de semi-vaste snelheidscamera is hieronder terug te vinden:

- E314 Maasmechelen
- E17 Gentbrugge
- E314 Herent
- R1 Antwerpen
- E313 Beringen
- E17 Aalbeke

- E34 Zwijndrecht

De planning voor de rest van 2020 voor het inzetten van de mobiele trajectcontrole (of de semi-vaste snelheidscamera als alternatief) zal week na week afgestemd worden in functie van de evolutie van het operationeel gaan van de federale backoffice.