

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 230

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 3 november 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Zwarte verkeerspunten - West-Vlaanderen

In 2021 werden 101 nieuwe gevaarlijke punten opgenomen in de dynamische lijst van zwarte punten tegenover 2020. Dat komt vooral door het gestegen aantal dodelijke verkeersslachtoffers sinds 2018 en in het bijzonder het aandeel van voetgangers en fietsers hierin.

West-Vlaanderen telt dit jaar 32 zogenaamde zwarte knelpunten. Dat zijn kruispunten of oversteekplaatsen waar meer ongevallen met gewonden of zelfs dodelijke verkeersslachtoffers gebeuren. Uit cijfers van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aantal zwarte punten in West-Vlaanderen met ruim een kwart is gedaald ten opzichte van vorig jaar. Voor heel Vlaanderen is de balans minder positief: in totaal steeg het aantal knelpunten - gebaseerd op het aantal ongevallen van de laatste 3 jaar - van 287 naar 302.

1. Hoe verklaart de minister de daling in West-Vlaanderen ten opzichte van de globale stijging in Vlaanderen?
2. Is dit structureel of 'puur toeval'?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 230 van 3 november 2021

van **WIM VERHEYDEN**

1. Verkeersongevallen zijn gebeurtenissen die voor een deel te wijten zijn aan de kenmerken van de locatie, aan het gedrag van de weggebruiker, aan de mate waarin er aan handhaving voorzien wordt, en aan toeval ... Belangrijk is om inderdaad rekening te houden met deze toevalligheid. Sommige punten komen het ene jaar op de lijst voor en zijn de jaren nadien niet meer terug te vinden op de lijst.

Bovendien is de berekening van de gevaarlijke punten gebaseerd op het aantal gewonden, waarbij het aantal inzittenden 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.

West-Vlaanderen had tegen eind 2019 meer dan de helft van de gevaarlijke punten van de lijst van 2018 en 2019 reeds aangepakt. Op deze punten was er dus in 2018 en/of 2019 reeds effect te zien op het terrein. Dit kan een verklaring bieden voor de daling, wat vooral in de lijst van 2022 nog duidelijker zou moeten worden. Immers, in de berekening van volgend jaar zullen ook de ongevallencijfers van 2020 meegenomen worden en zullen dus de effecten van de maatregelen die in 2019 genomen werden pas echt zichtbaar zijn.

2. Dit zal vanaf volgend jaar, wanneer de lijst van 2022 beschikbaar is, duidelijk worden.