

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1262
van **JO BROUNS**
datum: 12 mei 2022

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

Dodelijke ongevallen op gewestwegen - Onderzoek Statbel

Sinds 2017 brengt Statbel, het Belgische statistiekbureau, jaarlijks zijn onderzoek uit waarbij het ongevalsstatistieken koppelt aan de data over het Belgische wagenpark van DIV (Directie Inschrijvingen Voertuigen). Op die manier kan het zeer fijnmazig tewerk gaan en een bron aan informatie verwerken. Zo kan vervolgens gefilterd worden op een zeer brede waaier aan parameters: locatie, ogenblik, weersomstandigheden, soort aanrijding, type voertuig, toestand van de weg en zo meer.

De meest recente gegevens dateren nu uit het coronajaar 2020 - een jaar waarin corona nog een enorme impact heeft gehad op het verkeer. Daaruit blijkt dat voor de provincie Limburg maar liefst 60 procent van de ongevallen op gewestwegen zijn gebeurd, goed voor 1761 van de 2925 aanrijdingen met een lichamelijk letsel of overlijden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nuanceert deze oververtegenwoordiging van gewestwegen. Zo krijgen gewestwegen dagelijks meer en ook veel meer verschillende soorten weggebruikers te verwerken. De toegelaten snelheden wisselen vaker op gewestwegen dan op lokale wegen, waar 50, 70 en 90 kilometer per uur toegelaten snelheden zijn, terwijl het regime op gemeentewegen binnen de bebouwde kom tussen 30 en 50 km/u ligt. Daarnaast speelt ook het rijgedrag in grote mate mee en chauffeurs zijn ook beter bekend met de verkeerssituatie op gemeentewegen in hun naaste omgeving, terwijl dat vaak niet het geval is op gewestwegen.

AWV steunt voor veel beslissingen op de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Daarop zijn momenteel 313 gevaarlijke punten opgenomen waar vaak ongevallen gebeuren met dodelijke afloop of met zwaar lichamelijk letsel. Het is op deze lijst dat men zich baseert om ingrepen te doen aan gevaarlijke punten.

1. Hoe evalueert de minister zelf de resultaten voor de gewestwegen?
2. Wil de minister de statistische gegevens structureel gebruiken om risicofactoren, risicosituaties en ongevalsoorzaken verder te onderzoeken? Hoe worden ze vandaag al gebruikt?

ANTWOORD

op vraag nr. 1262 van 12 mei 2022

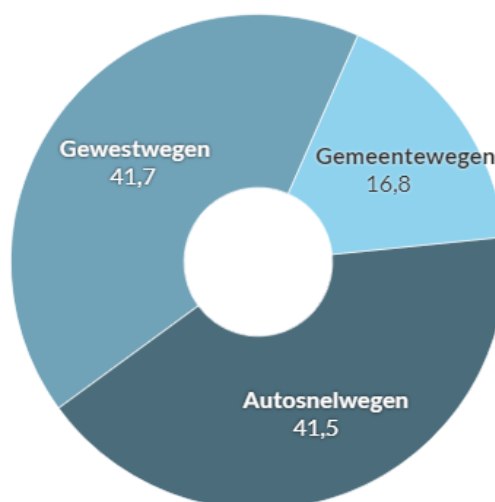
van **JO BROUNS**

1. Autosnel- en gewestwegen hebben een verbindende functie met belangrijke doorstroming en continuïteit. De doorstromingsfunctie wordt gekoppeld aan een verkeersveilige omgeving met stimulans om sluipverkeer op gemeentewegen te verminderen. Deze functie zorgt voor een aantal kenmerken:

- hogere gereden snelheid, wat zorgt voor hogere kans op ongevallen gezien het smallere perifere zicht én de hogere impact gezien de kinetische energie bij een botsing;
- veel verschillende types weggebruiker in hoge intensiteiten, waardoor de kans op een ongeval groter is;
- het grootste gedeelte van alle voertuigkm worden afgelegd op gewest- en autosnelwegen. In 2020 bedroeg dit aandeel 83,2%. Dit betekent dat slechts 16,8% van de voertuigkm op gemeentewegen werd afgelegd (bron: Statistiek Vlaanderen).

Voertuigkilometer naar type weg

Vlaams Gewest, 2020, in %



Bron: Departement MOW via dataroom MOW, bewerking Statistiek Vlaanderen

2. Ongevallendata worden op gewest- en autosnelwegen reeds in heel wat toepassingen gebruikt. Een aantal voorbeelden volgen onderstaand. Deze lijst is niet limitatief.

- De jaarlijkse lijst met gevaarlijke punten geeft een duidelijke weergave van de locatie van de gevaarlijkste punten. Deze gevaarlijke punten worden vervolgens onderzocht, waarbij oa gekeken wordt naar de ongevallengegevens. De informatie die beschikbaar is aangaande de ongevallen (oa tijdstip van de dag, weersgesteldheid, type aanrijding,

betrokken weggebruikers, ...) kan vaak (maar zeker niet altijd) een indicatie geven van de oorzaken en omstandigheden van de ongevallen. Van hieruit kan, samen met andere informatie (zoals gereden snelheid, weginrichting, ...), een beslissing gemaakt worden aangaande de te nemen maatregelen.

- Naast de jaarlijkse gevaarlijke puntenlijst wordt ook in de dagelijkse werking beroep gedaan op de ongevallengegevens. Wanneer ergens problemen worden vastgesteld (bv in het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties, in overleg met het lokaal bestuur, na een melding, ...) kunnen de ongevallengegevens geanalyseerd worden om na te gaan wat de omstandigheden zijn van de gebeurde ongevallen.
- De keuze van locaties voor het plaatsen van o.a. trajectcontroles wordt, naast snelheidsdata, gebaseerd op ongevallendata.
- Ook bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits fase 4 worden ongevallengegevens geanalyseerd. Verkeersveiligheidsaudits betreffen grondige analyses van de verkeersveiligheid van infrastructuurprojecten op autosnelwegen die een invloed hebben op de doorstroming. Fase 4 betreft de fase na openstelling, waarbij gekeken wordt naar ongevallen 6 tot 12 maanden na openstelling van het nieuwe project
- Daarnaast worden ook algemene analyses uitgevoerd om zicht te krijgen op het aantal ongevallen op gewest- en autosnelwegen en de omstandigheden waarin deze gebeuren. Deze cijfers geven een algemeen inzicht en kunnen gebruikt worden om op individuele locaties te bepalen of er opvallende zaken vast te stellen (vb. is het aandeel ongevallen dat op een nat wegdek gebeurde op een specifiek wegvak nu hoog of laag?)