

ingediend op **37-E** (2021-2022) – Nr. 1
21 juni 2022 (2021-2022)

Verslag

van het Rekenhof

over de aanpak van gevaarlijke punten
voor een betere verkeersveiligheid



Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid





Rekenhof

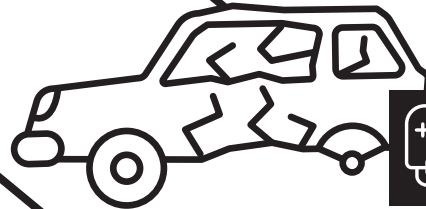
Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid



Verslag goedgekeurd in de Nederlandse kamer van 7 juni 2022
Vlaams Parlement, 37 E (2021-2022) – Nr. 1

Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid

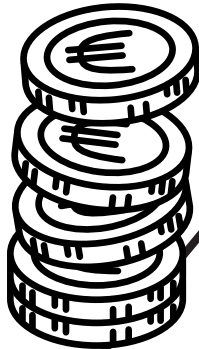
Aantal verkeersslachtoffers



 in 2000 **871**
in 2020 **254** doden

Kostprijs infrastructuurwerken historische lijst 2002-2021

0,97 miljard euro



 in 2000 **6.334**
in 2020 **2.048** zwaargewonden



809
projecten op historische lijst
sinds 2002



in 2021
786 projecten
afgewerkt

23
projecten
nog niet afgewerkt
(einde voorzien eind 2024)

Aantal unieke gevaarlijke punten dynamische lijst en aantal afgewerkte

2018-2021

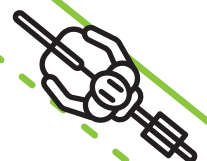
oktober 2021

580

unieke punten bekend

125

afgewerkt
(november 2020)



Samenvatting

Het Rekenhof onderzocht in deze audit de voortgang van het historisch programma gevaarlijke punten en de totale kosten ervan. Het ging na of de monitoring en evaluatie van het programma verbeterden en of er lessen uit werden getrokken. Als laatste punt wou het Rekenhof inzicht bieden in de toegevoegde waarde van de aanpak van gevaarlijke punten met een dynamische lijst. Het Rekenhof werkte in een bijlage van de audit een casestudy uit over de A12, die het beleid van de gevaarlijke punten in de afgelopen 20 jaar illustreert.

Situering

Verkeersveiligheid is sinds 2001 een beleidsprioriteit voor Vlaanderen. Opeenvolgende beleidsplannen stelden ambitieuze doelstellingen voorop, met als ultiem doel Vision Zero: nul verkeersdoden in 2050. Het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen is ten opzichte van 2001 al sterk verminderd. Zo vielen er in 2000 op Vlaamse wegen nog 871 doden en 6.334 zwaargewonden. In 2020 zijn die cijfers al gedaald naar 254 doden en 2.048 zwaargewonden. De Vlaamse overheid stelde verschillende verkeersveiligheidsplannen voor met doelstellingen voor verkeersslachtoffers en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De doelstellingen zijn stelselmatig aangescherpt, maar het recente Verkeersveiligheidsplan (VVP) 2021 stelt de doelstellingen 2025 en 2030 naar beneden bij (respectievelijk 25% minder slachtoffers en 158 verkeersdoden). Hoewel evaluatie en evidence-based beleid als belangrijk worden beschouwd, zijn de opeenvolgende VVP's tot stand gekomen zonder evaluatie van de voorgaande plannen. De onderzoeksagenda uit het VVP 2016 is slechts zeer beperkt uitgevoerd en voor het VVP 2021 is de agenda pas eind februari 2022 opgesteld, beperkt tot de jaren 2022-2023. Tot nog toe zijn de streefcijfers/doelstellingen nooit allemaal behaald. De realisatie van het ultieme doel tegen 2050 Vision Zero lijkt dan ook een grote uitdaging te zijn.

De weginfrastructuur verbeteren door gevaarlijke punten aan te pakken, is slechts een van de maatregelen die bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid. Bovendien is die aanpak reactief, namelijk nadat ongevallen zich hebben voorgedaan. Daarom probeert de Vlaamse overheid in haar reguliere beleid ook op een proactieve manier te werken, met een mix van sensibiliserende, infrastructurele en handhavingsmaatregelen.

Het beleidsveld verkeersveiligheid is zeer breed. Het zwaartepunt van de beleidsbepaling en -evaluatie ligt bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), terwijl het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) vooral verantwoordelijk is voor de uitvoering van het beleid rond gevaarlijke punten. De governancestructuur rond het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, opgericht in 2014, bleek niet meer te voldoen en in 2021 zette de minister een nieuwe structuur op, waarin het departement MOW de regierol kreeg toebedeeld. Het AWV blijft verantwoordelijk voor de beleidsuitvoering, maar heeft geen structurele inbreng meer in de beleidsvoorbereiding en -evaluatie. Naast de nieuwe structuur introduceerde de minister de nieuwe beleidsvisie MIA, waarmee ze o.a. een snellere aanpak van gevaarlijke punten wil realiseren.

Historisch programma gevaarlijke punten

In 2002 besliste de Vlaamse overheid in 5 jaar tijd 800 gevaarlijke punten via 809 projecten weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Gevaarlijke punten zijn locaties die objectief onveilig zijn en waar de afgelopen jaren verschillende (ernstige) verkeersongevallen gebeurden. Op basis van de

slachtofferernst werd er een prioriteitscore toegekend aan een ongevallenlocatie. De afwerking op 5 jaar tijd van alle punten bleek niet mogelijk. De audit van het Rekenhof uit 2011 ging daar al op in. Bij de afsluiting van de auditwerkzaamheden in 2010 waren er 450 gevaarlijke punten opgeleverd en 116 in uitvoering.

Eind 2021 waren 786 van de 809 projecten gerealiseerd. 23 projecten zijn nog in uitvoering of in voorbereiding, waarvan 1 behoort tot de top 50 gevaarlijkste punten. Voor 199 locaties, dus 1 op 4 van de gevaarlijke punten, werd niet gekozen voor een infrastructurele aanpak (zoals een rotonde of ondertunneling), maar voor een kleine ingreep (zoals wegmarkeringen of verkeerslichten) of werd de structurele aanpak stopgezet. De volledige afwerking van het historisch programma is voorzien voor eind 2024, ruim 22 jaar na de start.

Er is geen zicht op de exacte kostprijs van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar volgens de beschikbare gegevens bedraagt de infrastructuurkosten minstens 975 miljoen euro, of bijna het dubbele van het oorspronkelijk voorziene bedrag. Het bedrag zal nog in beperkte mate stijgen door de 23 projecten die nog niet zijn uitgevoerd. Er zijn onvoldoende betrouwbare data om de kostenbeheersing te kunnen beoordelen. De zesmaandelijksse rapportering over het programma, zoals in 2011 gevraagd in een resolutie van het Vlaams Parlement, is in 2015 voor de laatste keer opgemaakt.

Monitoring en evaluatie historisch programma

Een van de aanbevelingen van de Rekenhofaudit van 2011 focuste op het belang van een degelijke, actuele en tijdige monitoring en evaluatie van alle aangepakte gevaarlijke punten, zodat zekerheid bestaat over de value for money. Tijdens de volledige uitvoeringsperiode (2002-heden) van het historisch programma gevaarlijke punten werd er echter weinig gemonitord. Bovendien betrof de monitoring sowieso maar een beperkte periode (2007-2013) en slechts een deel van de aangepakte punten: voor de kleine ingrepen, toch ongeveer een kwart van de projecten, is nooit een monitoring opgezet. De monitoring was beperkt tot een vergelijking van de prioriteitscores voor en na de aanpak. Het Rekenhof berekende de reductie van de prioriteitscores van 711 gevaarlijke punten (ook kleine ingrepen) over de volledige periode. De berekening resulteerde in een gemiddelde reductie van 76,6% over het hele programma.

De Vlaamse overheid liet slechts één effectevaluatie van het programma uitvoeren, halverwege het programma, en de kleine ingrepen werden daarin niet meegenomen. De resultaten van de effectevaluatie toonden aan dat er een significante daling was in het aantal letselongevallen: afhankelijk van de gebruikte vergelijkingsgroep bedraagt de daling 24% of 27%. De daling kan volledig worden toegeschreven aan de infrastructurele herinrichting van de gevaarlijke punten, aangezien alle andere mogelijke beïnvloedende factoren zijn gecontroleerd in de metingen (zoals andere verkeersveiligheidsmaatregelen, weersomstandigheden, toevalligheid van het ontstaan van ongevallen en regressie naar het gemiddelde). De conclusies bevestigden het nut van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar gaven ook aan dat nog verder onderzoek nodig was, zeker naar de toegevoegde waarde van type-oplossingen. Een eindevaluatie is er nooit gekomen.

Uit het historisch programma werden verschillende lessen getrokken. Op basis van de leidraad voor de aanpak van gevaarlijke punten, die werd opgemaakt tijdens de uitvoering van het historisch programma, ging het AWV verder met de professionalisering en ontwikkelde het agentschap het *Vademecum Veilige wegen en Kruispunten*, alsook tal van andere vademecums waarin de aanleg van verkeersveilige infrastructuur centraal staat. De omvang van het historisch programma zorgde voor lange doorlooptijden. Om sneller te kunnen ingrijpen op verkeersonveilige situaties, wil de Vlaamse overheid voortaan gevaarlijke punten maximaal aanpakken via quick wins: kleine maatregelen (vergelijkbaar met een

kleine ingreep) die op korte termijn de onveilige situatie al kunnen verhelpen. De formule van een extern gedelegeerd bouwheerschap bemoeilijkten een vlotte informatiedoorstroming en wogen op de projectbetrokkenheid. Ondersteuning door studiebureaus blijft volgens het AWV noodzakelijk, maar niet op basis van een samenwerkingsmodel zoals in het historisch programma.

Dynamische werking gevaarlijke punten

In 2018 startte de Vlaamse overheid met een nieuwe aanpak voor de gevaarlijke punten. Door jaarlijks een dynamische lijst met gevaarlijke punten op te maken en met quick wins te werken, wil de overheid gevaarlijke punten sneller aanpakken. De wetenschappelijke onderbouwing daarvan is miniem. De overheid formuleert weinig concrete doelstellingen over de dynamische lijst zelf, noch over het aantal aan te pakken te punten, noch over het beschikbare budget.

De jaarlijkse dynamische lijst wordt opgemaakt op basis van de recentste ongevalgegevens (totaal aantal letselongevallen over 3 jaar) en geeft een overzicht van alle gevaarlijke punten in Vlaanderen die een prioriteitscore van minstens 15 hebben. Het opmaakproces vergt veel tijd en kan worden geoptimaliseerd. Zo steunde de eerste dynamische lijst van 2018 op de ongevalgegevens van 2014-2015-2016. De recentste lijst, die van 2021, steunt op 2017-2018-2019.

Het AWV is verantwoordelijk voor de monitoring van de gevaarlijke punten. Door de dynamische lijst jaarlijks te berekenen op basis van de nieuwste ongevalgegevens, heeft het agentschap zicht op de gevaarlijke punten die op dat moment gevaarlijk zijn en kan het de evolutie van de punten nagaan. Sinds 2018 wordt elk jaar een dynamische lijst opgesteld. Voor 2021 toonde die momentopname 313 gevaarlijke punten aan: 101 locaties waren nieuw en 212 locaties stonden al op eerdere dynamische lijsten.

Na 4 jaar dynamische werking zijn er 580 unieke gevaarlijke punten gedetecteerd die allemaal intern worden opgevolgd via een centrale opvolglijst. Daarvan hebben 232 gevaarlijke punten (40%) de status *werken in uitvoering of uitgevoerd*, waarvan er eind 2020 slechts 125 waren uitgevoerd. Van de 580 unieke punten op de centrale opvolglijst kwam 26% ook al in het historisch programma voor. Het Rekenhof stelde diverse knelpunten vast in de monitoring en prioritering van de gevaarlijke punten, zoals het gebruik van dubbele statussen en de moeilijke opvolging van punten met een dubbele aanpak (quick win plus infrastructurele aanpak). De nieuwe opvolgingstool KIM van het AWV heeft potentieel om de gebrekkige monitoring van de dynamische werking in de toekomst te verbeteren. Met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel is het niet realistisch dat alle gedetecteerde gevaarlijke punten binnen een redelijke termijn worden aangepakt. Het AWV benut de dynamische werking nog onvoldoende. Zo stelde het Rekenhof vast dat de prioritering van gevaarlijke punten vooral focust op snelheid, waardoor het mogelijk is dat punten die eenmalig op een dynamische lijst voorkomen, voorrang krijgen op hardnekkige punten (punten die meermaals voorkomen op een dynamische lijst). Ook de communicatie over de gevaarlijke punten is beperkt en er is weinig transparantie. Tot nu toe publiceerde de Vlaamse overheid geen totaaloverzicht van alle gevaarlijke punten die sinds 2018 werden gedetecteerd, geen stand van zaken van alle punten, noch hoeveel punten er in het totaal al zijn aangepakt.

Tot op heden is de systematische monitoring en de evaluatie van de effecten van de aangepaste gevaarlijke punten, waarin het VVP 2016 voorzag, niet uitgevoerd. Ook het nieuwe VVP 2021 heeft nog geen concrete maatregelen uitgewerkt voor de evaluatie van de gevaarlijke punten. Een eerste evaluatie is nog niet ingepland en evenmin is al bepaald op welke data en design daarvoor zal worden gesteund. Net als bij de monitoring gaan noch het AWV, noch het departement MOW proactief aan de slag om de vereiste data te verzamelen en eerste analyses uit te voeren.

Hoewel verkeersveiligheid een van de belangrijkste doelstellingen is binnen het beleidsdomein MOW, volgt het AWW de budgettaire afwikkeling van de dynamische werking niet op een gedetailleerde manier op en heeft het geen zicht op het totaal aan uitgaven voor verkeersveiligheidsinfrastructuur. In de periode 2018-2020 zou een bedrag van 91,2 miljoen euro zijn vastgelegd voor de gevaarlijke punten van de dynamische werking. Dat zou erop kunnen wijzen dat het gemiddelde jaarlijkse budget beperkter is dan in het historisch programma.

Reactie van de minister

De minister stemde in met de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof. Ze verdedigde de dynamische werking en de beleidskeuze voor quick wins. Ook engageerde de minister zich om zowel het historisch programma als de effecten van de dynamische werking grondig te evalueren. De minister stelde ook te blijven inzetten op de verbetering van de monitoring en de rapportering. Op de aanbeveling meer transparantie te creëren over de middelen voor verkeersveiligheid algemeen en voor gevaarlijke punten in het bijzonder, gaf de minister geen concreet antwoord.

Lijst met afkortingen en begrippen	12
Hoofdstuk 1	
Inleiding	15
1.1 Onderzoeksdomein	15
1.2 Onderzoeksaanpak	15
Hoofdstuk 2	
Situering gevaarlijke punten	17
2.1 Verkeersveiligheidsdoelstellingen	17
2.2 Verkeersongevallen	19
2.2.1 Verkeersslachtoffers	19
2.2.2 Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen	22
2.3 Verkeersveiligheidsbeleid	22
2.3.1 Maatregelenpakketten rond de E's	22
2.3.2 Onderzoeksagenda	23
2.3.3 Proactieve maatregelen verkeersveiligheid	24
2.4 Governance verkeersveiligheidsbeleid	25
2.4.1 Departement MOW	26
2.4.2 Agentschap Wegen en Verkeer	28
2.5 Conclusies	28
Hoofdstuk 3	
Historisch programma gevaarlijke punten	29
3.1 Inleiding	29
3.2 Voortgang programma	29
3.3 Kostprijs programma	31
3.4 Informatievoorziening	34
3.5 Conclusies	34
Hoofdstuk 4	
Monitoring en evaluatie historisch programma	35
4.1 Monitoring van de historische lijst gevaarlijke punten	35
4.1.1 Monitoring historisch programma	35
4.1.2 Analyse Rekenhof aan de hand van de beschikbare prioriteitscores	36
4.1.3 Evolutie ongevallen en prioriteitscore 1997-2018	38
4.2 Evaluatie historisch programma	38
4.3 Lessons learned	40
4.4 Conclusies	41

Hoofdstuk 5

Dynamische lijst gevaarlijke punten	43
5.1 Ontstaan dynamische werking	43
5.2 Dynamische werking	44
5.2.1 Opmaakproces dynamische lijst	44
5.2.2 Werkwijze quick wins	46
5.2.3 Prioritering gevaarlijke punten	46
5.3 Monitoring en evaluatie	47
5.3.1 Monitoring gevaarlijke punten	47
5.3.2 Aangepakte punten	50
5.3.3 Knelpunten monitoring en prioritering	52
5.3.4 Evaluatie dynamische werking	54
5.4 Voorziene kost dynamische werking	55
5.5 Conclusies	56

Hoofdstuk 6

Algemene conclusies	57
----------------------------	-----------

Hoofdstuk 7

Aanbevelingen	59
----------------------	-----------

Hoofdstuk 8

Reactie van de minister	61
--------------------------------	-----------

Bijlagen

Bijlage 1	Casestudy A12	65
Bijlage 2	Antwoord van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken	76

Lijst met afkortingen en begrippen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
IF	Inspectie van Financiën
KIM	Knelpunten en Ingrepen Management
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MPV	Mobiliteitsplan Vlaanderen
Statbel	Belgisch statistiekbureau van de FOD Economie
TV3V	Tijdelijke vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen
Verkeers- veiligheids- barometer	De barometer wordt trimestrieel gepubliceerd door Vias institute en geeft een overzicht van het aantal letselongevallen en slachtoffers die zich sinds het begin van het recentste jaar hebben voorgedaan.
Vias institute	Onafhankelijk en multidisciplinair kenniscentrum voor verkeersveiligheid, mobiliteit en maatschappelijke veiligheid. In 2017 ontstaan uit de omvorming van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).
VHV	Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
VLCC	Verkeerslichtencoördinatiecomputer
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVA	Verkeersveiligheidsaudits
VVI	Verkeersveiligheidsinspecties
VVP	Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Aanpak van gevaarlijke punten
voor een betere verkeersveiligheid

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Onderzoeksdomein

De Vlaamse Regering zette verkeersveiligheid voor het eerst op de agenda in het begin van de jaren 2000. In 2002 besliste de Vlaamse overheid om in 5 jaar tijd 800 gevaarlijke punten weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Gevaarlijke punten zijn locaties die objectief onveilig zijn en waar verschillende (ernstige) verkeersongevallen gebeurden¹. Het gevaarlijkepuntenprogramma van 2002, hierna historisch programma genoemd, bevatte uiteindelijk 809 punten en de afwerking ervan op 5 jaar bleek niet mogelijk. De audit van het Rekenhof uit 2011 ging daar al op in². Bij de afsluiting van de auditwerkzaamheden in 2010 waren er 450 gevaarlijke punten opgeleverd en 116 in uitvoering. In 2011 stonden nog 273 punten open. Niet alleen de uitvoeringstermijn maar ook de kostprijs van het project was onvoldoende onderbouwd. De oorspronkelijke raming van 500 miljoen euro voor infrastructuurwerken diende in februari 2010 al te worden bijgesteld tot bijna 900 miljoen euro. In de audit van 2011 beoordeelde het Rekenhof de monitoring en de evaluatie van het project als ondermaats en wees het erop dat het Vlaams Parlement geen regelmatige, globale en geïntegreerde informatieverstrekking ontving.

Naar aanleiding van de Rekenhofaudit heeft het Vlaams Parlement op 4 mei 2011 een resolutie goedgekeurd over de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering³. De resolutie drong erop aan de aanbevelingen van het Rekenhof op te volgen en vroeg ook naar een zesmaandelijks rapportering over de uitvoering van de resolutie en de afwerking van het project gevaarlijke punten. Het parlement spoorde ook aan op substantiële wijze te blijven inzetten op het verkeersveiliger maken van het wegennet.

Hoewel het historisch programma nog steeds niet volledig is afgewerkt, startte de Vlaamse overheid in 2018 met een nieuwe, dynamische werking rond de gevaarlijke punten en wordt er jaarlijks een dynamische lijst opgemaakt van de gevaarlijke punten. De aanpak met dynamische lijsten is geen afgelijnd programma zoals het historisch programma en stelt geen vooraf vastgelegd aantal aan te pakken punten voorop, noch een timing en budget.

1.2 Onderzoeksaanpak

In deze audit onderzocht het Rekenhof de voortgang van het historisch programma gevaarlijke punten en de totale kosten ervan. Het ging na of de monitoring en evaluatie van het programma verbeterden en of er lessen uit werden getrokken. Als laatste punt wou het Rekenhof inzicht bieden in de toegevoegde waarde van de aanpak van gevaarlijke punten met een dynamische lijst.

¹ Objectieve verkeersonveiligheid wordt gedefinieerd als het aantal ongevallen en de gevolgen ervan (slachtoffers, schade, kosten), dit in tegenstelling tot subjectieve onveiligheid die verwijst naar de beleving van verkeersonveiligheid.

² Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Stuk 37-J (2010-2011) – Nr.1 van 15 maart 2011.

³ Stuk 1106 (2010-2011) – Nr. 2 van 4 mei 2011.

Dit rapport start met een situering van de gevaarlijke punten (hoofdstuk 2). Vervolgens komen de onderzoeksvragen aan bod die het Rekenhof hanteerde:

- Is het historisch programma volledig afgewerkt en is er zicht op de totale kost van het programma (hoofdstuk 3)?
- Heeft de Vlaamse overheid voldoende en transparant geëvalueerd in welke mate het programma gevaarlijke punten heeft bijgedragen tot een verhoogde verkeersveiligheid (hoofdstuk 4)?
- Is de huidige aanpak van de gevaarlijke punten op afdoende wijze onderbouwd en georganiseerd (hoofdstuk 5)?

Het Rekenhof voegde aan het verslag ook nog een casestudy toe over de gevaarlijke punten op de A12 (zie [bijlage 1](#)). Het historisch programma pakte die gevaarlijke punten aan, maar later kwamen verschillende punten toch opnieuw voor op de dynamische lijsten. De casestudy illustreert het beleid van de gevaarlijke punten in de afgelopen 20 jaar.

De audit ontleende de normen vooral aan de normen uit de basisaudit van 2011, namelijk de algemene normen inzake projectmanagement en de beginselen van behoorlijk bestuur. Ook de aanbevelingen uit de vorige audit werden als norm meegenomen. Daarnaast werden de normen van interne controle en de normen uit doelmatigheidsonderzoeken door het Rekenhof, gehanteerd alsook de specifieke normen uit de Vlaamse verkeersveiligheidsplannen.

Het Rekenhof heeft bij zijn audit gebruik gemaakt van:

- documenten- en data-analyse: beleidsdocumenten (beleidsnota's en beleidsbrieven, mobiliteitsplannen, verkeersveiligheidsplannen, wet- en regelgeving, beleidsvoorbereidende documenten), begrotingsdocumenten, rapporten en jaarverslagen, handleidingen en instructies uitgaande van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare werken (MOW), onderzoeksrapporten van meer gespecialiseerde actoren (Steunpunt Verkeersveiligheid);
- bevraging van de actoren: het departement MOW en het AWV.

Het Rekenhof kondigde zijn onderzoek op 24 maart 2021 aan bij de voorzitter van het Vlaams Parlement, de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de secretaris-generaal van het departement MOW en de administrateur-generaal van het AWV.

Het Rekenhof sloot zijn auditwerkzaamheden af in december 2021. In het kader van de tegensprekelijke procedure heeft het Rekenhof zijn ontwerpverslag op 15 maart 2022 voorgelegd aan de Vlaamse minister van MOW, de secretaris-generaal van het departement MOW en de administrateur-generaal van het AWV. Het Rekenhof heeft de gecoördineerde commentaar van het beleidsdomein MOW, verstrekt met brief van 28 april 2022, verwerkt in het verslag. Daarbij hield het, waar mogelijk, rekening met de recente evoluties die na het veldwerk plaatsvonden en waar het departement en het AWV in hun reactie naar verwezen. Het antwoord van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken van 15 april 2022 is toegelicht in hoofdstuk 8 van dit verslag. Het antwoord is integraal opgenomen als [bijlage 2](#) bij dit verslag.

Hoofdstuk 2

Situering gevaarlijke punten

2.1 Verkeersveiligheidsdoelstellingen

Het Vlaams regeerakkoord van 1999 wees op de noodzaak van een coherent Vlaams mobiliteitsbeleid met een geïntegreerd mobiliteitsplan. De Vlaamse Regering heeft op 17 oktober 2003 het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen⁴ (hierna MPV 2001/2003 genoemd) goedgekeurd als beleidsvoornemens⁵. Dat plan formuleerde vijf strategische doelstellingen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en terugdringen van schade aan natuur en milieu. Het Vlaams Parlement duidde de doelstellingen bereikbaarheid en veiligheid aan als prioritair⁶.

Het MPV 2001/2003 was een totaalplan en blijft tot op vandaag het algemeen kader voor het mobiliteitsbeleid. In 2007 kwam er een eerste beleidsplan dat uitsluitend was gewijd aan verkeersveiligheid en dat het MPV 2001/2003 voor dat aspect actualiseerde en bijstelde: het Verkeersveiligheidsplan 2007⁷ (VVP 2007). In 2016 en 2021 volgden nieuwe VVP's⁸.

Het MPV 2001/2003 vermeldde het streefdoel op lange termijn, nl. een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook *Vision Zero* genoemd, dat de latere VVP's ook hebben onderschreven. Het MPV 2001/2003 en de latere VVP's formuleerden – op weg naar de langetermijndoelstelling van nul verkeersdoden – tussentijdse operationele doelstellingen, zoals blijkt uit de onderstaande tabel.

⁴ *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. Juni 2001. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur.

⁵ *Mobiliteitsplan Vlaanderen – Beleidsvoornemens*, oktober 2003. Het ontwerpbeleidsplan van 2001 kwam tot stand dankzij een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld en de Vlaamse administratie, met betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld. Diverse instanties gaven advies en er vond ook een milieutoets en een economische toetsing van het ontwerpbeleidsplan plaats. Het werd besproken in de commissie MOW van het Vlaams Parlement, die er een resolutie over aannam. Dat alles leidde in 2003 tot beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse Regering over het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012).

⁶ *Resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan*, aangenomen door de plenaire vergadering, Stuk 1040 (2001-2002) – nr. 3 van 8 mei 2002.

⁷ Ontwerp Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. VR 2007 1411 DOC.1221.

⁸ Ontwerp Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. VR 2016 1706 DOC.0615 en Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Actieve weggebruikers centraal. Alliantie Veilig Onderweg. VR 2021 0907 DOC.0839/2BIS.

Tabel 1 – Overzicht tussentijdse verkeersveiligheidsdoelstellingen

	Deadline	Doden	Zwaargewonden
MPV 2001/2003	2010	375	3.250
VVP 2007	2015	250	2.000
VVP 2016	2020	200	1.500
	2030	133	1.000
VVP 2021	2025	237	1.855
	2030	158	1.237
	2050	0	0

Bron: dept. MOW

Het VVP 2021 formuleert nieuwe tussentijdse doelstellingen met als referentiejaar 2019: 25% minder slachtoffers in 2025 en 50% tegen 2030. Het VVP 2021 neemt 2019 en niet 2020 als referentiejaar met als argument dat 2020 een abnormaal jaar was door de coronacrisis. Daarmee wordt het streefcijfer voor 2030 (158 verkeersdoden) bijgesteld naar een minder ambitieus doel dan het streefcijfer van het VVP 2016 (133 verkeersdoden).

Naast de doelstellingen voor het aantal verkeersdoden en zwaargewonden vermeldde alleen het VVP 2016 streefcijfers voor het aantal lichtgewonden⁹: maximaal 25.600 tegen 2020 en 17.070 tegen 2030.

Daarnaast bevatten de plannen nog aanvullende doelstellingen voor specifieke categorieën:

- jongeren (-26): tegen 2010 maximaal 55 doden en dodelijk gewonden per 1 miljoen jongeren in plaats van 143,5 in 1999 (MPV 2001/2003);
- niet-beschermd verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers): maximaal 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers (VVP 2016);
- actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers): een daling met 25% van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers en fietsers tegen 2025 en met 50% tegen 2030 (VVP 2021).

De Vlaamse doelstellingen komen overeen met de Europese en internationale doelstellingen:

- De EU heeft de tussentijdse doelstelling van 2018 verlengd en wil zowel het aantal doden als het aantal ernstig gewonden met 50% verminderen tegen 2030¹⁰.
- Strategische doelstelling (SDG) 3.6 wou tegen 2020¹¹ het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd halveren. SDG 11.2 wil tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, *waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd*.

⁹ Het departement MOW wijst erop dat het VVP 2021 geen streefcijfers opneemt voor lichtgewonden, maar wel voor letsel-ongevallen. Die twee indicatoren kennen volgens het departement een vergelijkbare evolutie. Gecoördineerd antwoord van het beleidsdomein MOW van 28 april 2022.

¹⁰ Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon. COM(2018) 293 final van 17 mei 2018. Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst. COM(2020) 789 final van 9 december 2020.

¹¹ While most SDG targets are set for 2030, this is set to be achieved for 2020. This is measured relative to 2010 levels as it was defined as part of the UN Decade of Action for Road Safety (2011-2020).

Het MPV 2001/2003 stelde in 2001 ook de achterstand in verkeersveiligheid ten opzichte van de Europese koplopers tegen 2010 te willen halveren. Het aantal verkeersdoden daalde in alle Europese landen beduidend tussen 2001 en 2005. De achterstand van Vlaanderen ten opzichte van de veiligste landen nam af tussen 2001 en 2005, maar bleef toch bestaan¹². Het VVP 2007 formuleerde de strategische doelstelling om na 2010 de achterstand ten opzichte van de veiligste landen verder te verkleinen. Het VVP 2016 erkende dat het *pijnlijk duidelijk* is dat Vlaanderen inzake verkeersveiligheid ver achteroploopt in vergelijking met de best presterende landen en dat nog veel beleidsinspanningen zullen nodig zijn om aansluiting te vinden bij het gemiddelde en bij de kopgroep binnen Europa. Het VVP 2021 gaat niet in op de Vlaamse positie in Europa en streeft niet langer expliciet na om tot de koplopers in Europa te behoren. Ondertussen is de positie verbeterd en bevond Vlaanderen zich in 2020 onder het EU-gemiddelde¹³.

2.2 Verkeersongevallen

2.2.1 Verkeersslachtoffers

De Vlaamse doelstellingen zijn gericht op de vermindering van het aantal letselongevallen, het aantal verkeersdoden en het aantal niet-dodelijk gewonde verkeersslachtoffers. Vlaanderen baseert zich op de cijfers van Statbel (FOD Economie). Statbel verstaat onder letselongevallen de verkeersongevallen met lichamelijke letsels, die gebeurden op de openbare weg in België en die het voorwerp uitmaakten van een proces-verbaal van de politie. Alleen die gegevens maken dus deel uit van de statistieken: niet-geregistreerde letselongevallen zijn ontbrekend en ongevallen met enkel bliksschade zijn uitgesloten. Bij één letselongeval kunnen verschillende verkeersslachtoffers betrokken zijn. Statbel deelt verkeersslachtoffers in volgens drie graden van ernst¹⁴:

- dodelijk gewonde: elke persoon die overleed ter plaatse of binnen 30 dagen na de datum van het ongeval¹⁵;
- zwaargewonde: elke persoon die in een verkeersongeval gewond is geraakt en wiens toestand een opname van meer dan 24 uur in het ziekenhuis vereist;
- lichtgewonde: elke persoon die in een verkeersongeval gewond is geraakt en op wie de hoedanigheid van zwaargewonde of dodelijk gewonde niet van toepassing is.

Het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen is ten opzichte van 2000 sterk verminderd, zoals blijkt uit de onderstaande figuren. In 2000 vielen er op Vlaamse wegen 871 doden en 6.334 zwaargewonden. Voor 2020 noteert Statbel¹⁶ 254 doden en 2.048 zwaargewonden. Uit figuur 1 blijkt dat het aantal doden, na een stijging in 2018 en 2019, gedaald is. Figuur 2 toont aan dat ook het aantal zwaargewonden sinds 2000 alsmaar verder naar beneden gaat, op een uitschieter in 2011 na. Ook het aantal lichtgewonden daalt ook van jaar tot jaar (zie figuur 3). De gunstige cijfers voor 2020 zijn ongetwijfeld voor een groot deel te verklaren door de periodes van lockdown en het sterk vermindende verkeer¹⁷. Ondanks de gunstige evolutie is trouwens het aantal fietsdoden in Vlaanderen in

¹² In 2000 telde Vlaanderen 14,6 verkeersdoden per 100.000 inwoners; in 2005 was dat aantal gedaald tot 9,4. In 2000 had het Verenigd Koninkrijk, het best scorende land nauwelijks 6 verkeersdoden per 100.000 inwoners en in 2005 was dat aantal nog verder afgenomen. Nederland kon voor 2005 de beste cijfers voorleggen met 4,6 verkeersdoden per 100.000 inwoners. Bron: VRIND 2002 en VRIND 2007.

¹³ Van Raemdonck, K., Lammar, P. (2022). Jaarrapport Verkeersveiligheid. Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2020. Afdeling Beleid. Departement MOW. Vlaamse overheid.

¹⁴ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen#documents>.

¹⁵ De eerste categorie wordt meestal *doden 30 dagen* genoemd.

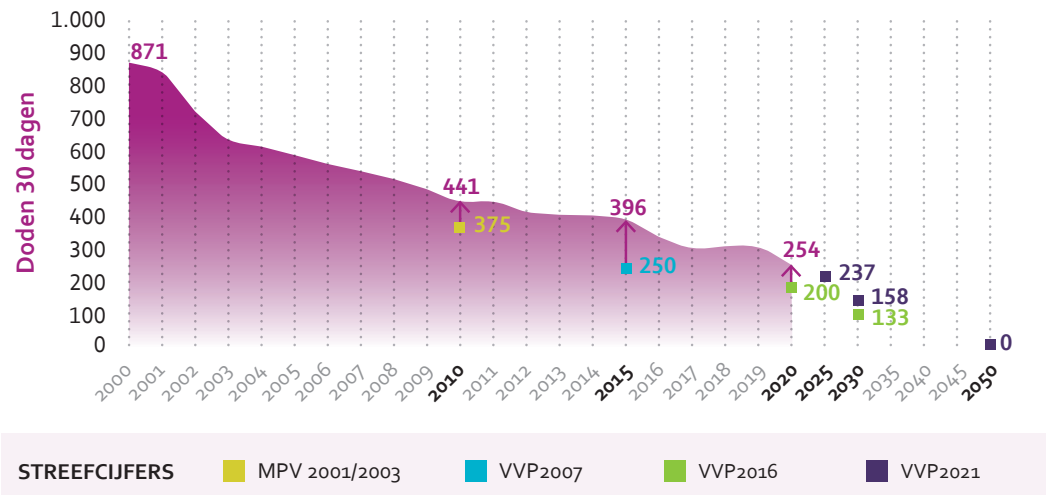
¹⁶ <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?view=909of429-32f6-40c3-a685-04cef7b6bof1>.

¹⁷ Verkeersveiligheidsbarometer Vias van 20 januari 2021.

<https://www.vias.be/nl/newsroom/134-levens-gered-en-10-000-gewonden-minder-vorig-jaar-op-onze-wegen/>.

2020 (75) hoger dan in 2019 (72). De Verkeersveiligheidsbarometer¹⁸ van Vias toont voor 2021 een stijging aan van het aantal letselongevallen (21.021) en van het aantal verkeersdoden (291).

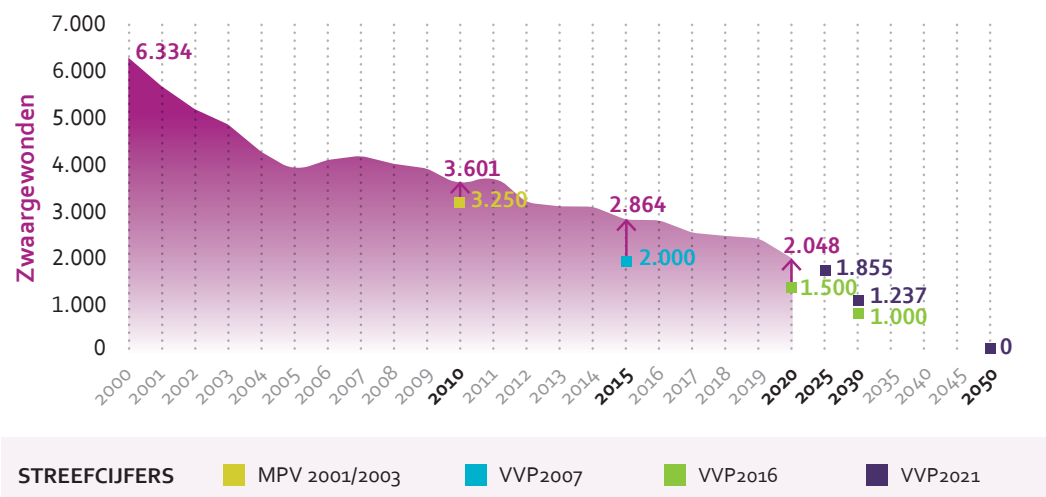
Figuur 1 – Overzicht overlijdens (doden 30 dagen) in 2000-2020 en streefcijfers VVP's



Bron: Statbel en VRIND¹⁹

Met deze cijfers haalde Vlaanderen de doelstellingen voor 2020 voor doden 30 dagen (200) en zwaargewonden (1.500) uit het VVP 2016 niet. Het aantal verkeersdoden moest tussen 2010 en 2020 jaarlijks met 15 dalen. In de jaren 2012, 2016, 2017 en in het atypisch jaar 2020 is die doelstelling gehaald. Het aantal zwaargewonden moest tussen 2010 en 2020 jaarlijks met ongeveer 240 dalen. Ook dat is maar in een beperkt aantal jaren (2012, 2015 en het atypische jaar 2020) gehaald.

Figuur 2 – Overzicht zwaargewonden in 2000-2020 en streefcijfers VVP's



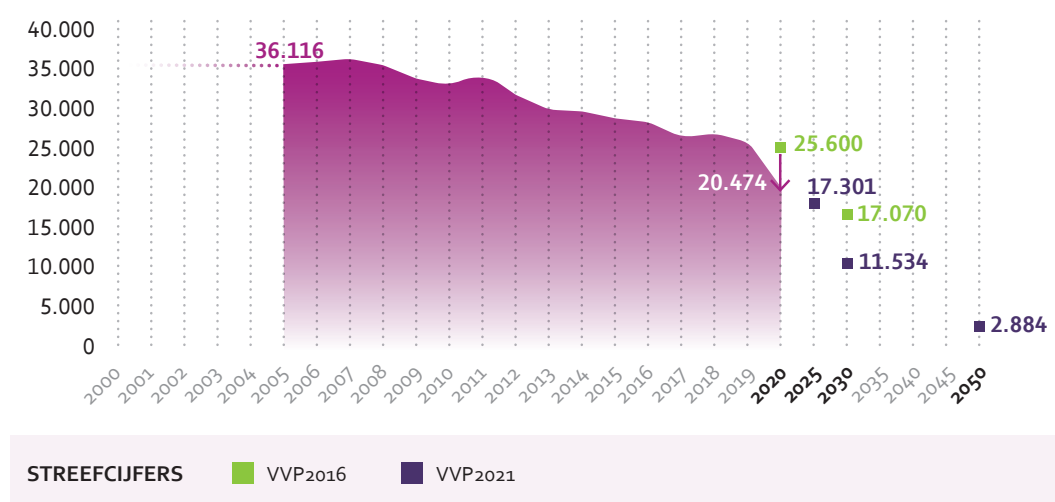
Bron: Statbel en VRIND²⁰

¹⁸ Verkeersveiligheidsbarometer Vias van 21 februari 2022. <https://www.vias.be/nl/newsroom/bstijging-aantal-verkeersdoden-in-vlaanderen-vorig-jaar-daling-in-brussel-en-wallonie/>. De cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer zijn gebaseerd op de aanvankelijke processen-verbaal, ongeacht of deze definitief zijn of niet. Deze gegevens zijn dus slechts voorlopig; het aantal ongevallen, doden of gewonden kan bijgevolg (licht) variëren in latere barometers. Na 4 tot 6 maanden worden de gegevens wel als stabiel beschouwd.

¹⁹ Open data Statbel voor de jaren 2005-2020; VRIND voor de jaren 2000-2004.

²⁰ Open data Statbel voor de jaren 2005-2020; VRIND voor de jaren 2000-2004. VRIND geeft geen data voor lichtgewonden.

Figuur 3 – Overzicht lichtgewonden in 2005-2020 en streefcijfers VVP's



Bron: Statbel en VRIND²¹

In 2020 telde België 44 verkeersdoden per miljoen inwoners. Het bekleedde daarmee de 17^{de} plaats in Europa en hangt daarmee rond het EU-27-gemiddelde²² van 42 verkeersdoden. Vlaanderen doet het beter dan België: in 2020 telde Vlaanderen 38 verkeersdoden per miljoen inwoners²³ en bekleedde daarmee de tiende plaats in Europa²⁴. Dat is ver verwijderd van de best scorende landen, waar het aantal verkeersdoden in 2020 rond de 20 per miljoen inwoners lag²⁵.

Algemeen wordt aangenomen dat de registratie van verkeersongevallen en -slachtoffers door de politie een onderschatting is van de werkelijke aantallen²⁶. Dat is vooral het geval bij ongevallen met lichtgewonden en zwakke weggebruikers, waarvoor de politiediensten niet worden opgeroepen en waarvan een formele registratie bijgevolg ontbreekt. Ook de indeling van de gewonden door de politie in licht- en zwaargewonden, op basis van de inschatting van de duur van het ziekenhuisverblijf, is niet altijd nauwkeurig. Daarom werd voor de invulling van het begrip zwaargewonde gesteund op de *Maximum Abbreviated Injury Scale* (MAIS), waarbij medisch geschoold personeel de verkeersslachtoffers codeert op een schaal van 1 (licht letsel) tot 6 (fataal letsel). Volgens deze schaal is een zwaargewonde iemand die een score van 3 heeft of meer. In overeenstemming met een Europese aanbeveling uit 2018 rapporteert de lidstaat België nu al aan Europa op basis van de nieuwe classificatie van verkeersslachtoffers²⁷. Op die rapportering, die tussenkomst vergt van de ziekenhuizen, zit verschillende jaren vertraging. Daarom blijft het departement MOW de politiegegevens hanteren voor de opvolging van het aantal zwaargewonden²⁸.

²¹ Open data Statbel voor de jaren 2005-2020; VRIND voor de jaren 2000-2004. VRIND geeft geen data voor lichtgewonden.

²² Bron: CARE (Community Road Accident) database. Bijgewerkt op 9 november 2020.

²³ Bron Statbel. Het Vlaams Gewest telde op 1 januari 2021 6.653.062 inwoners.

²⁴ Het gaat om een gedeelde tiende plaats met Oostenrijk en Slovenië.

²⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en.

²⁶ *Verkeersgewonden en hun letsels*. Themadossier Verkeersveiligheid nr. 15. Vias. Onderzoeksrapport nr. 2018-T-01-NL. Zie ook Nuytens, N. (2013) Onderregistratie van verkeersslachtoffers. Vergelijking van de gegevens over zwaar gewonde verkeersslachtoffers in de ziekenhuizen met deze in de nationale ongevallenstatistieken.

²⁷ De Raad van de EU deed in de Verklaring van Valletta de aanbeveling uiterlijk in 2018 de MAIS-schaal te gebruiken. Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta van maart 2017. 9994/17 TRANS 252 van 8 juni 2017.

²⁸ Antwoord departement MOW van 17 december 2021.

2.2.2 Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen

Wat doorgaans minder wordt belicht in het debat van de verkeersveiligheid, zijn de maatschappelijke kosten die verkeersongevallen met zich brengen. De financiële kost inschatten van de verschillende gevolgen zoals verwondingen, materiële schade, werkonbekwaamheid en menselijk leed is zeer moeilijk. Toch is de inschatting waardevol omdat ze het maatschappelijk belang aangeeft van verkeersveiligheid en omdat ze ook kan helpen bij de afweging van de kosten van verschillende veiligheidsmaatregelen. Een recente studie van Vias²⁹ bouwde voort op de Europese studies voor de geschatte kost van verkeersongevallen, maar bevat een betere schatting van de kosten voor menselijk leed. Vertrekkende van de geschatte kosten voor doden, zwaargewonden en lichtgewonden (zie tabel 2) raamt Vias de totaalkost van de voorbije 20 jaar op 158 miljard euro, waarbij er enkel cijfers voor lichtgewonden beschikbaar zijn vanaf 2005³⁰. Alleen al voor 2020 wordt de kost van de verkeersonveiligheid, berekend op het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen, geraamd op een bedrag van 5,4 miljard euro³¹. In 2000 beliep die kost nog 8,6 miljard euro (exclusief lichtgewonden). Er is geen duidelijk zicht op hoeveel middelen er precies gaan naar verkeersveiligheid (zie 5.4), maar zelfs de middelen voorzien in de begroting van 2022 – ruim een half miljard – bedragen maar een fractie van de geraamde kost van verkeersongevallen.

Tabel 2 – Overzicht geschatte kosten verkeersongevallen in Vlaanderen (in miljoen euro)

Geschatte kosten verkeersongevallen	Bedrag
Dode	6,8
Zwaargewonden	1,0
Lichtgewonden	0,07
Totaal Vlaanderen 2000*	8.608,6
Totaal Vlaanderen 2020	5.370,0
Totaal Vlaanderen 2000-2020*	158.038,4

* Voor de jaren 2000 tot en met 2004 zijn geen gegevens over lichtgewonden beschikbaar

Bron: VIAS institute, Statbel en VRIND, berekeningen Rekenhof

2.3 Verkeersveiligheidsbeleid

2.3.1 Maatregelenpakketten rond de E's

Om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen, voorzien de opeenvolgende VVP's in verschillende maatregelenpakketten, opgebouwd rond de E's (eerst 3, later 5)³²:

- *Education*: informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag;
- *Engineering*: verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën;
- *Enforcement*: handhaving en regelgeving voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid;
- *Evaluation*: evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid;
- *Engagement*: nood aan engagement: norm- en gedragsverandering.

²⁹ Briefing: De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid. Brussel, Vias institute (2020), <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/briefing-de-maatschappelijke-kosten-van-verkeersonveiligheid-2021/>.

³⁰ Het Rekenhof gebruikte de schattingen voor 2020 en paste de consumptieprijsindex (<https://statbel.fgov.be/nl/themas/consumptieprijsindex/consumptieprijsindex#figures>) toe op de schattingen voor de voorgaande jaren. Het geschatte bedrag per jaar werd vermenigvuldigd met de waarde van de consumptieprijsindex (referentiejaar 2020). Voor de jaren 2000 tot en met 2004 zijn geen gegevens over lichtgewonden beschikbaar.

³¹ Idem.

³² Beschrijving van de 5 E's uit het VVP 2016.

Alleen door de verschillende maatregelenpakketten samen in te zetten voor verkeersveiligheid, kan een totaalaanpak tot stand komen. Het VVP 2016, opgemaakt in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), stelde op basis van de 5 E's verschillende maatregelen (25) voor die samen voor een totaalaanpak moesten zorgen. Die geïntegreerde aanpak is ook opgenomen in het nieuwe VVP 2021, echter zonder evaluatie van het VVP 2016³³, dat op zijn beurt ook geen grondige evaluatie inhield van het voorgaande van 2007.

Engineering, waaronder verbetering van de weginfrastructuur door de aanpak van gevaarlijke punten, is slechts een van de maatregelen die bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid. Budgettair is het wel van substantieel belang (zie 3.3 en 5.4). Het MPV 2001/2003 beschouwde het wegwerken van gevaarlijke punten als een prioritaire maatregel³⁴. De VVP's 2007 en 2016 bleven inzetten op het wegwerken van gevaarlijke punten en wilden in eerste instantie het programma van 2002 verder afwerken. Sinds 2018 wordt jaarlijks met een dynamische lijst gevaarlijke punten gewerkt (zie hoofdstuk 5). Ook het VVP 2021 gaat verder met de aanpak van gevaarlijke punten: maatregel 2 is gericht op de snellere aanpak van de gevaarlijke punten op de dynamische lijsten.

2.3.2 Onderzoekagenda

Alle VVP's onderstrepen het belang van onderzoek met het oog op evidence-based beleid. Tussen 2001 en 2015 kon de overheid daarvoor een beroep doen op het Steunpunt Verkeersveiligheid. Het steunpunt voerde diverse studies³⁵ naar de effecten van infrastructurele maatregelen, waaronder de enige wetenschappelijke effectevaluatie van het gevaarlijkepuntenprogramma, die is uitgevoerd in 2011 (zie 4.2): *Het programma voor de herinrichting van de gevaarlijke punten op gewestwegen in Vlaanderen: een effectevaluatie* (2012).

In 2016 zijn de steunpunten beleidsrelevant onderzoek opgeheven. Om dat te verhelpen, keurde de stuurgroep van het VHV in 2017 een onderzoekagenda ter ondersteuning van de verkeersveiligheid goed. Die bevatte een selectie aan onderzoeksthema's, onderverdeeld naar onderzoeksporen en naar strategisch versus operationeel niveau. De interne (operationele) onderzoeken waren uiteindelijk beperkt (hoofdzakelijk jaarrapporten) en het duurde tot 2019 voordat de eerste (strategische) studie kon starten. Tot op heden zijn slechts vier studies opgestart, waarvan één studie ondertussen werd gefinaliseerd. De onderzoekagenda kon dus de uitvoering van het VVP 2016 niet ondersteunen en leverde evenmin onderbouwing voor het nieuwe VVP 2021. Na het eerste werkjaar stond de concrete onderzoekagenda nog niet op punt. Pas in 2022 keurde de minister een shortlist van onderwerpen goed, zonder daarover echter formeel te communiceren. Timing voor opstart, oplevering en de benodigde budgettaire middelen zijn niet bekend.

³³ Het departement MOW publiceerde enkel voortgangsrapportages van de verschillende werkjaren, maar er werd geen evaluatie noch afsluitende terugblik van het VVP 2016 opgemaakt.

³⁴ In de beleidsvoornemens van 2003 was het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken opgenomen als subactie van het strategisch project *Veilig en ondersteunend onderliggend wegennet* van het maatregelenpakket *Doelmatig infrastructuurbeleid voor het wegverkeer*.

³⁵ Studies van het Steunpunt Verkeersveiligheid:

- Effectevaluatie van snelheids- en roodlichtcamera's op gewestwegen in Vlaanderen (2012);
- Identifying crash patterns on roundabouts: an exploratory study (2013);
- Geobserveerd voorrangsgedrag bij fietsoversteken op rotondes met vrijliggende fietspaden (2015);
- Ongevallenpatronen op verkeerslichtengeregelde kruispunten (2015).
- Voorrangsgedrag en veiligheid op fietsoversteekplaatsen op bypasses (2016).

2.3.3 Proactieve maatregelen verkeersveiligheid

De aanpak van gevaarlijke punten is een manier om de verkeersveiligheid reactief te verzekeren nadat ongevallen zich hebben voorgedaan en er slachtoffers zijn gevallen. Daarnaast probeert de Vlaamse overheid in haar reguliere beleid ook op een proactieve manier te werken³⁶, met een mix van infrastructurele en handhavingsmaatregelen. Hierna volgen de maatregelen en initiatieven die het Agentschap Wegen en Verkeer specifiek als belangrijk naar voren schuift als flankerend beleid voor gevaarlijke punten.

- Algemeen worden wegen zo *vergevingsgezind* mogelijk (her)aangelegd. Vergevingsgezinde wegen bieden voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om eventuele fouten te corrigeren om zo een ongeval te voorkomen, of als die fouten toch tot een ongeval leiden, om de gevolgen ervan zo beperkt mogelijk te houden. Het AWW steunt daarvoor op zijn handboeken met ontwerp-richtlijnen voor vergevingsgezinde wegen³⁷, die het ontwikkelde in samenwerking met studie-bureaus en andere partners. Praktijken die hun nut hebben bewezen, buiten de aanpak van gevaarlijke punten, rolt het AWW, waar mogelijk, breder uit en neemt het op in de verschillende vademecums. Ook de richtlijnen en aanbevelingen van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen worden meegenomen bij het verkeersveilig ontwerpen.
- Ter uitvoering van een Europese richtlijn³⁸ voert het AWW sinds 2012 verkeersveiligheidsaudits en -inspecties (VVA en VVI) uit³⁹.
 - VVA's betreffen infrastructuurprojecten op het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T netwerk⁴⁰), die de bouw van nieuwe weginfrastructuur of de grondige wijziging van het bestaande wegnennet inhouden. Een VVA toetst het ontwerp of de herinrichting op elementen die kritiek kunnen zijn voor de verkeersveiligheid.
 - VVI's zijn periodieke beoordelingen van de kenmerken en gebreken van wegen op het TEN-T netwerk die in gebruik zijn en waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid.

Het toepassingsgebied van de Europese richtlijn is in 2019 uitgebreid tot alle autosnelwegen en hoofdwegen en andere Europees gefinancierde wegen. Het Vlaams Parlement heeft de richtlijn in 2021 omgezet in regelgeving⁴¹. Het VVP 2021 neemt zich ook voor na te gaan hoe er in de toekomst VVA's kunnen worden georganiseerd op het onderliggend wegnennet⁴² en zou dat via

³⁶ Gespreksverslag AWW 11/5/2021, vraag 11.

³⁷ In 2014 stelde AWW een handboek *Vergevingsgezinde wegen* op voor vergevingsgezinde infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer. In 2020 werd het heruitgegeven en aangevuld met een *Vademecum vergevingsgezinde wegen (VWV) deel kwetsbare weggebruikers*.

³⁸ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

³⁹ Decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

⁴⁰ Het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) is een multimodaal infrastructuurnetwerk binnen Europa van wegen, spoorwegen, zeevaart en binnenvaart. De Vlaamse TEN-T wegen zijn autosnelwegen.

⁴¹ Het Vlaams Parlement nam op 20 oktober 2021 het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur aan. Daarmee werd de richtlijn 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur omgezet. De Vlaamse Regering keurde eind 2021 ook het uitvoeringsbesluit goed.

⁴² Het VVP 2016 vermeldde al het voornemen het toepassingsgebied uit te breiden tot alle hoofdwegen en het onderliggend wegnennet. AWW zette vanaf 2014 in op het opleiden van experts tot verkeersveiligheidsauditors om voorbereid te zijn op de uitbreiding van het toepassingsgebied. De scope werd echter tijdens de looptijd van het VVP 2016 nog niet uitgebreid. Wel deed AWW ad hoc VVA's en VVI's op het onderliggend wegnennet. Bij structureel onderhoud van een weg koppelt AWW daar soms een VVI aan om zo mogelijke knelpunten meteen weg te werken. Antwoord AWW van 15 oktober 2021.

een pilootproject of een proeftuin organiseren. Volgens de Vlaamse overheid kunnen VVA's en VVI's een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Ze kon dat evenwel niet aantonen aan de hand van een kostenbatenanalyse, stelde de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) vast bij de adviesverlening over de omzetting van het decreet⁴³. De MORA suggereerde daarom terecht alle beoordelingen en audits op een transparante manier te centraliseren en zichtbaar te maken, zodat zij kunnen dienen voor verdere onderzoeken en ook kunnen worden meegenomen in het verkeersveiligheidsdebat⁴⁴.

- Op ongevalsgevoelige locaties en rekening houdend met de V85-regel⁴⁵ worden sinds 2017 jaarlijks een twintigtal trajectcontroles geselecteerd⁴⁶. Trajectcontroles genieten de voorkeur boven flitspalen. Het AWV baseert zich daarvoor op een studie van het Instituut voor Mobiliteit waaruit bleek dat trajectcontroles een duidelijk effect hebben op de gereden snelheid en ook een gunstig effect hebben op het aantal ongevallen en vooral op het aantal letselongevallen⁴⁷.
- De Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)⁴⁸ zit op lokaal niveau samen met verschillende betrokken partijen (bottom-up benadering) en onderzoekt maatregelen en kleine projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Het betreft aanpassingen tot maximaal 500.000 euro en het kan zowel over gedetecteerde gevaarlijke punten gaan als over potentieel gevaarlijke punten (grijze punten). De PCV houdt bij hoeveel punten via deze commissie worden aangepakt, maar maakt daarbij geen onderscheid naar gedetecteerde gevaarlijke punten en andere probleemsituaties.
- Recenter zijn ook, in het kader van de nieuwe beleidsvisie Mobiliteit Innovatief aanpakken (MIA, zie ook 2.4.1), proeftuinen opgestart waar in testomgevingen wordt geëxperimenteerd met nieuwe methodes en technieken om verkeersonveilige situaties in een vroeg stadium te detecteren op conflictniveau – vóór er ongevallen gebeuren – in plaats van op ongevalsniveau.

2.4 Governance verkeersveiligheidsbeleid

Het beleidsveld verkeersveiligheid is zeer breed en de laatste jaren sterk veranderd. Belangrijke actoren in Vlaanderen zijn het departement MOW, het AWV, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV) en Vias. Deze audit focust vooral op het departement MOW en het AWV. Het zwaartepunt van de beleidsbepaling en -evaluatie ligt bij het departement MOW, voor de uitvoering van het beleid rond gevaarlijke punten is vooral het AWV verantwoordelijk.

⁴³ Advies Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. MORA, 3 mei 2021.

⁴⁴ Advies BVR beheer verkeersveiligheid weginfrastructuur. MORA, 9 november 2021.

⁴⁵ V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en door 15% wel. De V85-regel geeft aan dat een ruime meerderheid het snelheidsregime als redelijk en veilig aanvaardt en dat de weg goed is ingericht.

⁴⁶ Ondernemingsplan AWV 2016-2017, p. 59.

⁴⁷ De Pauw E., Daniels S., Brijs T., Hermans E., Wets G. Snelheidscamera's en trajectcontrole op Vlaamse autosnelwegen. Evaluatie van het effect op snelheidsgedrag en verkeersveiligheid. Instituut voor Mobiliteit, 2014.

⁴⁸ De PCV is een adviesorgaan dat per provincie is opgericht onder voorzitterschap van de provinciale afdeling van het AWV. Naast het AWV zijn ook de federale politie, Vias, De Lijn, departement MOW, de betrokken steden of gemeenten en de lokale politiezone vertegenwoordigd.

2.4.1 Departement MOW

De zesde staatshervorming van 2014 heeft een aantal bevoegdheden voor verkeersveiligheid overgedragen naar Vlaanderen. Om alle bestaande en overgedragen activiteiten rond verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen en te coördineren, werd in 2014 het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) opgericht. Het VHV bestond uit een stuurgroep, vier werkkamers (gebaseerd op de vier E's: *education, engineering, enforcement, evaluation*) en het in 2000 opgerichte VFV voor ideeënuitswisseling en als klankbord. De stuurgroep, onder leiding van de minister van MOW, gaf richting aan het VHV. De structuur van het VHV moest het mogelijk *maken het verkeersveiligheidsbeleid uit te werken met een concreet engagement van, voor en door iedereen* (de vijfde E)⁴⁹. Het VHV was echter vooral een overlegstructuur zonder formele beslissingsbevoegdheid, waardoor het niet sturend kon optreden⁵⁰.

Binnen het departement MOW werd in 2014 ook een afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (afdeling VHV) opgericht. In die afdeling werkte één team specifiek rond het verkeersveiligheidsbeleid, i.c. de ontwikkeling en opvolging ervan. Het Team Verkeersveiligheid was verantwoordelijk voor de jaarlijkse voortgangsrapportering van het VVP 2016. Verder stuurde het team de onderzoeksagenda verkeersveiligheid aan, die in de plaats kwam van de steunpunten beleidsrelevant onderzoek (zie hoger). Het team stond ook in voor het secretariaat van het VHV en van de stuurgroep van dat huis. Begin 2021 werd door een reorganisatie in het departement MOW het Team Verkeersveiligheid van de afdeling VHV ondergebracht in de afdeling Beleid (zie verder).

De hele structuur bleek niet te functioneren en het VHV is sinds 2018 zelfs niet meer operationeel⁵¹. Zo wees de MORA in 2019 op tekortkomingen in de werking van het VHV⁵². De MORA drong aan op een betere governance gesteund op de bestaande expertise bij de verschillende actoren. Op vraag van de minister van MOW lichtte de Inspectie van Financiën in februari 2021⁵³ sommige aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid door, waaronder de organisatie en de relatie tussen het departement MOW, het VHV, de VSV, het VFV en Vias. De opdracht strekte zich niet uit tot het AWV, hoewel het agentschap een zeer belangrijke rol speelt in de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en vooral in de aanpak van gevaarlijke punten. De Inspectie van Financiën stelde vast dat er nood is aan duidelijke aansturing van het verkeersveiligheidsbeleid met een verantwoordelijke entiteit die verder kan gaan dan de huidige overlegstructuur zonder formele beslissingsbevoegdheid. Verder stelde de Inspectie van Financiën ook een algemeen gebrek aan monitoring en performantie van het verkeersveiligheidsveld vast.

In juli 2021 kondigde de minister, in het VVP 2021, een nieuwe beleidsvisie aan, nl. Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Door bestuurlijke innovatie is het de bedoeling verkeersonveiligheid *sneller, samen en alert* aan te pakken. Ingewikkelde procedures en lange doorlooptijden die de aanpak en uitvoering van infrastructurele werken of quick wins verhinderen of vertragen, moeten verdwijnen. Een vlotte samenwerking met vervoerregio's, provincies, gemeenten, burgers, wetenschappers en deskundigen moet leiden tot betere resultaten.

⁴⁹ VVP2016, p. 39.

⁵⁰ Onderzoek rond sommige aspecten van de verkeersveiligheid door de Inspectie van Financiën op vraag van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Inspectie van Financiën, 24/02/2021, p. 10.

⁵¹ Onderzoek rond sommige aspecten van de verkeersveiligheid door de Inspectie van Financiën op vraag van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Inspectie van Financiën, 24/02/2021, p. 10.

⁵² *Mobiliteitsrapport 2019*. Mobiliteitsraad, Brussel, 24 mei 2019, p. 150-151. Advies beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, Brussel, 20 november 2019.

⁵³ Onderzoek rond sommige aspecten van de verkeersveiligheid door de Inspectie van Financiën op vraag van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Inspectie van Financiën, 24/02/2021.

De nieuwe beleidsvisie bracht aanpassingen mee aan de governancestructuur. De minister zette een nieuwe structuur op, de *Alliantie Veilig Onderweg* (zie onderstaande figuur), die in de plaats kwam van het VHV, dat echter niet formeel werd ontbonden⁵⁴. De nieuwe structuur kwam tegemoet aan enkele bevindingen van de MORA en de Inspectie van Financiën. Ze wijst de regie van het verkeersveiligheidsbeleid toe aan de Vlaamse overheid, namelijk aan het Team Verkeersveiligheid van het departement MOW. Dat team is verantwoordelijk voor de opmaak en de monitoring van de uitvoering van het VVP, de permanente evaluatie en bijsturing van het VVP en het bepalen van een voorstel voor de onderzoeksagenda verkeersveiligheid. Gelet op de beperkte omvang van het team, rijst de vraag of het die ambities zal kunnen waarmaken. Externe partners nemen hun decretaire adviesrol of een beleidsuitvoerende rol op en kunnen ook advies geven in ad-hocprojectteams.

Figuur 4 – Overzicht nieuwe governancestructuur verkeersveiligheid



Bron: VVP 2021, p. 27, dept. MOW, 2021

De Taskforce Verkeersveiligheid, bestaande uit wetenschappers, experten en vertegenwoordiging van de MORA en de VSV, ondersteunt het beleidsbepalend niveau. Op die manier is er, na de afschaffing van de steunpunten in 2016, opnieuw structurele ondersteuning van het beleid door wetenschappelijk onderzoek en wetenschappers. De taskforce was betrokken bij de totstandkoming van het VVP 2021, dat in juli 2021 werd gepubliceerd. Bij de verdere invulling of uitwerking van projecten of maatregelen zullen de input en adviezen van de Taskforce Verkeersveiligheid maximaal worden meegenomen. Hoewel dat zeker een stap in de goede richting is, is de werking van de taskforce weinig transparant en zijn de adviezen niet geformaliseerd, noch publiek toegankelijk. In welke mate de beleidskeuzes steunen op de inzichten van de betrokken wetenschappers en mobiliteitsdeskundigen in de taskforce, kan dan ook niet worden uitgemaakt.

⁵⁴ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. VR 2021 0907 DOC.0839/1Bis.

2.4.2 Agentschap Wegen en Verkeer

Het AWW is als wegbeheerder verantwoordelijk voor gewestwegen, autosnelwegen en gewestelijke fietspaden. Het agentschap zorgt door de aanleg van infrastructuur voor de uitvoering op het terrein van het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken. Het AWW voerde het historisch programma uit, bij aanvang via de formule van gedelegeerd bouwheerschap met de tijdelijke vennootschap TV3V. Het AWW is ook de verantwoordelijk uitvoerder voor de aanpak van de gevaarlijke punten van de dynamische lijst.

Het AWW was actief betrokken in de werkkamers van het VHV, maar sinds de nieuwe governancestructuur is de betrokkenheid van het AWW bij de beleidsvoorbereiding en -evaluatie volledig afgebouwd. Het agentschap is niet structureel vertegenwoordigd in de Taskforce Verkeersveiligheid en was slechts indirect betrokken bij de totstandkoming van het VVP 2021 en de daarin opgenomen maatregelen, die ze wel wordt geacht uit te voeren. Nochtans kan het AWW vanuit zijn expertise met de beleidsuitvoering bogen op nuttige kennis, die een geïntegreerd beleid, van voorbereiding tot evaluatie, ten goede komt. Het AWW kan wel ad hoc worden uitgenodigd op taskforcevergaderingen met thema's die voor het agentschap relevant zijn.

2.5 Conclusies

Sinds 2001 geeft Vlaanderen zijn verkeersveiligheidsbeleid vorm in opeenvolgende beleidsplannen. De doelstellingen zijn sinds 2001 stelselmatig aangescherpt, hoewel het recente VVP 2021 de tussentijdse doelstellingen 2025 en 2030 naar beneden bijstelt, zelfs lager dan de doelstellingen voor 2020 uit het VVP 2016. Tot nog toe zijn de doelstellingen nooit behaald voor verkeersdoden en zwaargewonden. Dat bemoeilijkt de realisatie van *Vision Zero* tegen 2050. Ook de doelstelling om de achterstand op de koplopers in Europa in te lopen, is niet bereikt en wordt zelfs niet meer vermeld. De Vlaamse doelstellingen stemmen wel overeen met de Europese doelstellingen.

De maatschappelijke kost van verkeersongevallen loopt hoog op. Hoewel de kost van jaar tot jaar afneemt, evenredig met het aantal verkeersslachtoffers, raamt een recente studie van Vias de kost op 158 miljard euro voor de periode 2000-2020. Voor 2000 was de raming 8,6 miljard euro, waarbij lichtgewonden niet werden opgenomen in de berekeningen. Dat cijfer daalde tot 5,4 miljard euro voor 2020, inclusief lichtgewonden.

De beleidsplannen bevatten diverse maatregelenpakketten, opgebouwd rond de 5 E's. De aanpak van gevaarlijke punten ressorteert onder *Engineering*. Veel infrastructurele maatregelen in het kader van de verkeersveiligheid zijn ingebed in het reguliere beleid.

Hoewel evaluatie en evidence-based beleid als belangrijk worden beschouwd, zijn de opeenvolgende VVP's tot stand gekomen zonder evaluatie van de voorgaande plannen. De onderzoeksagenda uit het VVP 2016 is slechts zeer beperkt uitgevoerd en voor het VVP 2021 is er pas in 2022 een shortlist van onderwerpen vastgelegd.

De governancestructuur rond het VHV, opgericht in 2014, voldeed al snel niet meer. Na een gedeeltelijke evaluatie van het verkeersveiligheidsveld zette de minister in 2021 een nieuwe structuur op, waarin het departement MOW de regierol kreeg toebedeeld. Het AWW blijft verantwoordelijk voor de beleidsuitvoering, maar heeft geen structurele inbreng meer in de beleidsvoorbereiding en -evaluatie. Naast de nieuwe structuur introduceerde de minister ook de nieuwe beleidsvisie MIA, waarmee ze een snellere aanpak van gevaarlijke punten wil realiseren.

Hoofdstuk 3

Historisch programma gevaarlijke punten

3.1 Inleiding

In 2002 besliste de Vlaamse overheid in 5 jaar tijd 800 gevaarlijke punten weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Gevaarlijke punten zijn locaties die objectief onveilig zijn en waar de afgelopen jaren verschillende (ernstige) verkeersongevallen gebeurden⁵⁵. Op basis van de slachtofferernst krijgt een ongevallocatie een gewicht, uitgedrukt in een cijfer, de *prioriteitscore* ('531-score'):

- dodelijk slachtoffer: score 5,
- zwaargewonde: score 3,
- lichtgewonde: score 1.

Een punt wordt als gevaarlijk beschouwd als:

- de prioriteitscore minstens 15 bedraagt, op basis van de laatste 3 beschikbare jaren aan ongevalldata;
- en er minstens 3 letselongevallen gebeurden in die 3 jaren.

Bovendien werd een verhogingscoëfficiënt toegepast van 1,5 op ongevallocaties met fietsslachtoffers.

Ter ondersteuning van het AWV kreeg het studie bureau TV3V de opdracht de gevaarlijke punten te analyseren en een oplossing voor te stellen. De punten met de hoogste prioriteitscore zouden eerst worden afgewerkt. De oplossing kon bestaan uit een grondige infrastructurele aanpak, zoals een rotonde of ondertunneling, maar ook uit een kleine ingreep met een beperkte infrastructurele aanpak, zoals wegmarkeringen of verkeerslichten (zonder aparte infrastructuraanbesteding, maar via de lopende (onderhouds)contracten van de territoriale afdelingen). Voor 9 punten was een dubbele aanpak voorzien: in afwachting van een grondige aanpak met infrastructuurwerken zou eerst een kleine ingreep worden uitgevoerd. Het gevaarlijkepuntenprogramma van 2002 bevatte bijgevolg 809 projecten op 800 locaties.

3.2 Voortgang programma

De afwerking op 5 jaar tijd van alle 800 punten bleek niet mogelijk. De audit van het Rekenhof uit 2011 ging daar al op in. Bij de afsluiting van de auditwerkzaamheden in 2010 waren er 450 gevaarlijke punten opgeleverd en 116 in uitvoering. In 2011 wachtten 273 punten nog op uitvoering.

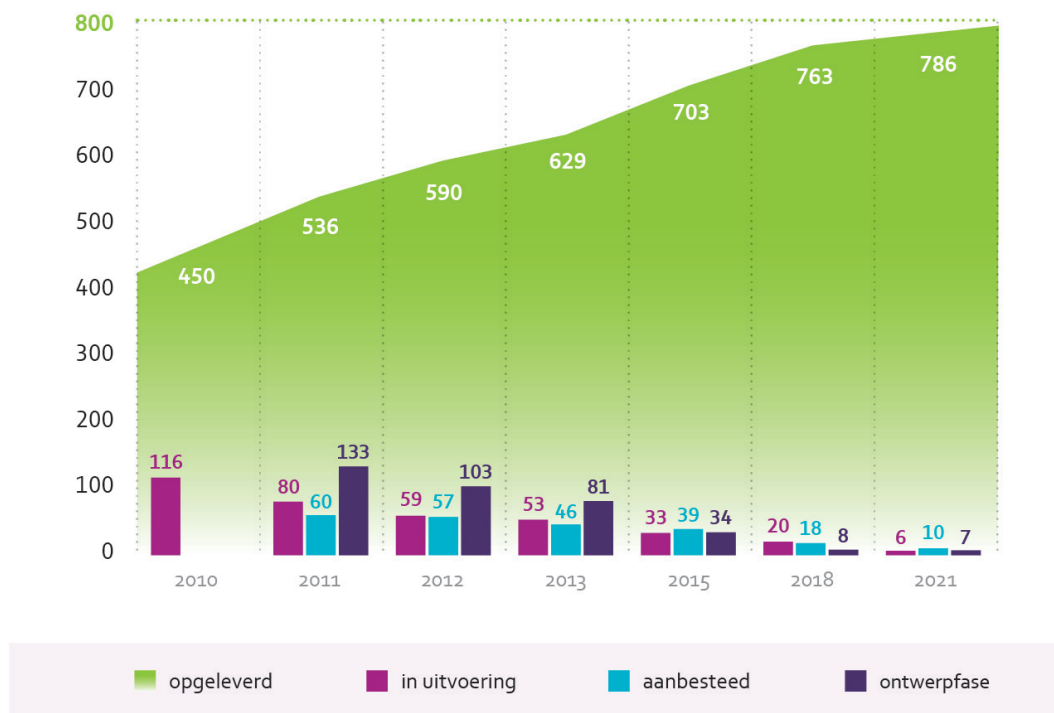
Tussen 2010 en 2021 werd vooruitgang geboekt, maar toch zijn er nog 23 punten niet afgewerkt, zoals blijkt uit de onderstaande figuur⁵⁶: 6 punten zijn in uitvoering, 10 zijn aanbesteed en

⁵⁵ <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten>.

⁵⁶ Antwoord AWV, overzicht gevaarlijke punten (historische lijst), 17 december 2021.

7 andere zullen tussen 2021 en 2023 worden aanbesteed⁵⁷. De vertraging was dikwijls te wijten aan de onteigeningsproblematiek, het verwerven van draagvlak of ook de koppeling aan grote infrastructuurwerken in de dichte omgeving. Op 3 projecten na verwacht het AWV de volledige afwerking van het historisch programma eind 2024⁵⁸, dus met 17 jaar vertraging. Daarmee zal het engagement van de minister het historisch programma nog deze legislatuur af te werken, niet kunnen worden gerealiseerd⁵⁹.

Figuur 5 – Voortgang realisatie gevaarlijke punten



Bron: AWV, laatste update april 2021

Van de 786 uitgevoerde projecten kregen er 587 een infrastructurele aanpak en voor 199 punten werd een kleine ingreep uitgevoerd. Onder de noemer kleine ingreep zitten:

- de projecten met een beperkte infrastructurele aanpak via de lopende (onderhouds)contracten van de territoriale afdelingen;
- 27 projecten waarvoor het AWV zelf⁶⁰ de oplossing uitwerkte zonder tussenkomst van TV3V;

⁵⁷ 5 projecten werden aanbesteed in 2013 en 2014, maar moesten worden heraanbesteed; daarvan zijn er nog steeds 2 projecten in de ontwerpfase.

⁵⁸ Antwoord AWV van 21 december 2021. Voor twee projecten is er al een quick win uitgevoerd (projecten 7264 en 7309, Neerpelt), maar voor een uitgebreide aanpak is nog geen timing bekend. Voor een derde project (7065, Maasmechelen) is nog het akkoord van de gemeente nodig en is de (timing van de) uitvoering bijgevolg nog onzeker.

⁵⁹ Commissie MOW van 28 oktober 2021.

⁶⁰ Het gaat om projecten waarvoor het AWV de studie al had opgestart voordat het project op de lijst van gevaarlijke punten kwam, en die het AWV verder afwerkte zonder over te dragen aan TV3V. Het zijn ingrijpende werken, met een aparte aanbesteding, die qua aanpak vergelijkbaar zijn met de TV3V-projecten.

- 43 projecten waarvoor het AWW in de loop van het ontwerp- of aanbestedingstraject de structurele oplossing stopzette⁶¹. Een tiental⁶² van de stopgezette projecten komen voor in de dynamische lijsten (zie [hoofdstuk 5](#)).
 - Op 7 stopgezette projecten werden alsnog zeer beperkte maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar het AWW kwalificeert ze toch als kleine ingrepen zonder maatregelen⁶³.
 - 17 stopgezette gevaarlijke punten zijn afhankelijk van de aanpak van andere projecten in de omgeving en zullen daarop worden afgestemd of daarin worden geïntegreerd⁶⁴.
 - Voor 15 projecten werd de structurele oplossing stopgezet door een gebrek aan draagvlak bij de lokale besturen of de omwonenden.
 - Enkele andere projecten werden stopgezet omdat ze niet meer scoorden als een gevaarlijk punt, nog andere omdat de voorgestelde oplossing te duur was.

Voor 3 van de 9 punten waar eerst een kleine ingreep zou worden uitgevoerd en later een structurele aanpak zou volgen, bleek dat de structurele aanpak er niet kwam⁶⁵.

Hoewel het de bedoeling was de gevaarlijkste punten eerst aan te pakken, bleek dat die niet systematisch prioriteit kregen. Vooral als de voorgestelde oplossing complex en duur was, kon de realisatie lang aanslepen. In 2010 waren 31 van de 50 gevaarlijkste punten gerealiseerd. Op dit ogenblik is één van de 50 gevaarlijkste punten nog steeds niet gerealiseerd: het zal (her)aangebested worden in 2022⁶⁶. Voor 16 van de gevaarlijkste projecten wordt de aanpak gekwalificeerd als kleine ingreep. Voor 4 van die projecten was er een structurele aanpak gepland, maar die is stopgezet⁶⁷.

3.3 Kostprijs programma

Om de kostprijs van het historisch programma te reconstrueren, moest het Rekenhof tot in 2002 teruggaan. Bepaalde financiële informatie was voor de beginperiode van het historisch programma, volgens het archiefbeheersplan, niet meer beschikbaar. Ook zijn de financiële systemen in de voorbije 20 jaren meermaals veranderd, waardoor de continuïteit en volledigheid van de rapportering niet kon worden verzekerd.

Het AWW rapporteerde in 2011, 2012, 2013 en 2015 aan het Vlaams Parlement over de kostprijs van het gevaarlijkepuntenprogramma (zie ook [3.4](#)). De rapporten gaven telkens de *inschatting* van de totale kostprijs bij afwerking van het project, een overzicht van de vastgelegde bedragen en van de financiering, en een stand van zaken per fase van elk project: opgeleverd, in uitvoering, aanbeesteed, ontwerp goedgekeurd en ontwerp bezig.

⁶¹ 21 projecten werden nog stopgezet nadat de samenwerking met TV3V was beëindigd in 2009.

⁶² 8 stopgezette punten kwamen opnieuw voor in de dynamische lijst 2018, 2019 en 2020; 5 andere punten komen slechts in één of twee lijsten opnieuw voor. Voor 2021 kon het Rekenhof dit niet nagaan bij gebrek aan eenduidige informatie door de omschakeling naar KIM.

⁶³ Antwoord AWW van 21 december 2021.

⁶⁴ Het gaat o.a. om projecten die afhankelijk zijn van de beslissingen over of de (verdere) uitvoering van het Spartacusproject, de Brusselse Ring, de Leuvense ring, de ring rond Eeklo, de A8, de N49, en andere.

⁶⁵ Projecten 1072/11072 (Borsbeek), 1216/11216 (Wommelgem) en 2072/22072 (Halle).

⁶⁶ Project 7065 (Maasmechelen), met prioriteitscore 55. Voor project 7164 liet AWW na het afronden van de audit weten dat dit eind 2021 was afgewerkt.

⁶⁷ Projecten 2001 (Leuven), 2003 (Leuven), 4046 (Dendermonde) en 1034 (Turnhout), met respectievelijk prioriteitscore 86, 79, 60 en 58.

Het AWV schat de kost voor de infrastructuurwerken voor het historisch programma in 2021 op 805,8 miljoen euro, inclusief btw. In de volgende tabel zijn de projecten waarvoor het ontwerp is goedgekeurd of nog lopende, samengenomen. Het AWV omschrijft het totaalbedrag als *raming*, terwijl het voor de uitgevoerde projecten om definitieve bedragen gaat. Voor de projecten die zich nog in de ontwerp-, aanbestedings- of uitvoeringsfase bevinden, gaat het wel om ramingen, die naarmate de uitvoering vordert nog kunnen wijzigen. De geraamde kostprijs omvat ook de kosten voor verrekeningen, schadevergoedingen en verwijlinteressen. Kosten voor onteigeningen, proeven, rioleringen en elektromechanische installaties zijn niet inbegrepen.

Tabel 3 – *Raming kostprijs infrastructuur historisch programma per fase (in miljoen euro, november 2021)*

Overzicht historisch programma	Bedrag
Opgeleverde projecten	741,2
Projecten in uitvoering	30,1
Aanbestede projecten	23,8
Projecten in ontwerpfase	10,7
Totaal	805,8

Bron: AWV

In de eerste uitgebreide rapportering over het gevaarlijkepuntenprogramma in 2011 gaf het AWV voor de infrastructuurkost een raming van 841 miljoen euro. Dat bedrag was inclusief verrekeningen, schadevergoedingen, verwijlinteressen en elektromechanica, maar exclusief de studiekosten voor de provinciale studie bureaus. De daaropvolgende rapporteringen vertoonden een beperkte stijging, zoals blijkt uit de onderstaande tabel. Het totaalbedrag in 2021 is 47 miljoen euro lager dan de in 2015 aan het parlement gerapporteerde raming van 852,9 miljoen euro. De daling is niet zozeer te verklaren door een strakke kostenbeheersing van de projecten, als wel deels toe te schrijven aan de stopzetting van projecten, waardoor de kostprijsraming voor een infrastructurele aanpak verviel en de beperkte kost van een kleine ingreep in de plaats kwam. Tussen 2011 en 2021 verminderde de raming op die manier met ongeveer 20 miljoen euro. Ook corrigeerde het AWV in 2021 de ramingen door de eerder meegerekende kosten voor elektromechanica te schrappen uit de geraamde infrastructuurkost van de oudere TV3V-projecten, wat leidde tot een aanzienlijke daling van de totale geraamde infrastructuurkost.

Tabel 4 – *Evolutie raming kostprijs historisch programma 2011-2021 (in miljoen euro)*

Overzicht historisch programma	Bedrag
2011	841,0
2012	855,0
2013	855,5
2015	852,9
2021	805,8

Bron: AWV

De geraamde kostprijs van 805,8 miljoen euro voor de infrastructuuringrepen houdt volgens het AWV ook de kosten voor verrekeningen, verwijlinteresten, dadingen en schadevergoedingen in. In 2011 rapporteerde het AWV een globaal verrekeningenpercentage voor de gevaarlijke punten van 8,4% en merkte daarbij op dat dit nog positief kon worden beïnvloed door de afhandeling van de niet-goedgekeurde verrekeningen waarover nog discussies liepen. Bij gebrek aan data over de verrekeningen voor de volledige looptijd van het programma kon het Rekenhof niet nagaan of het verrekeningenpercentage inderdaad gunstig evolueerde. Het AWV kon alleen voor de periode 2016-2020 afgezonderde data over verrekeningen en verwijlinteresten bezorgen⁶⁸, zonder ze te koppelen aan de kostprijs van de hoofdopdrachten. Ook kon het Rekenhof niet nagaan of het verrekeningenpercentage voor het volledige historisch programma overeenkomt met het percentage van alle projecten van het AWV.

Om de totale kostprijs van het historisch programma te kennen, moeten bij de infrastructuurkost nog de *overige kosten* worden geteld voor onteigeningen, verplaatsen van leidingen, proeven en diverse kosten⁶⁹. Het AWV gaf die bedragen op basis van *vastleggingsgegevens* (zie onderstaande tabel). De vastleggingen voor de infrastructuurwerken wegenis bedragen 811,5 miljoen euro en voor elektromechanica 70,2 miljoen euro. De overige kosten verhogen het totaal met 93,3 miljoen euro.

Tabel 5 – Kostprijs historisch programma op basis van vastleggingen (in miljoen euro, november 2021)

Overzicht historisch programma	Bedrag
Infrastructuur wegenis	811,5
Infrastructuur elektromechanica	70,2
Overige kosten:	93,3
Onteigeningen	72,5
Verplaatsen van leidingen	14,2
Proeven	5,8
Diverse kosten	0,8
Totaal	975,0

Bron: AWV

De exacte kostprijs van het historisch programma is niet bekend, maar moet op minstens 975 miljoen euro worden geschat. Het bedrag zal nog in beperkte mate stijgen door de 23 projecten die nog niet zijn uitgevoerd. De 7 projecten in ontwerpfase zijn op dit ogenblik geraamd op 10,7 miljoen euro. De 10 aanbestede projecten en de 7 projecten in uitvoering zijn respectievelijk geraamd op 23,8 miljoen euro en 30,1 miljoen euro (zie [tabel 3](#)). Dat betekent dat de totale kosten voor infrastructuur bij de volledige afwerking ongeveer 1 miljard euro zullen bedragen.

Zoals eerder vermeld, is bij gebrek aan volledige en vergelijkbare data over de periode 2002-2021 geen uitspraak mogelijk over de kostenbeheersing: er is onvoldoende zicht op de exacte aanbestedings-, uitvoerings- en betalingsdata van de projecten. Daarnaast zou per project moeten worden nagegaan of de initiële voorziene oplossing al dan niet is uitgevoerd of eventueel is vervangen door

⁶⁸ Voor de periode 2016-2020 bedroegen de verrekeningen en verwijlinteresten 31,1 miljoen euro.

⁶⁹ De diverse kosten slaan op publicatiekosten (Bouwkroniek/Belgisch Staatsblad), dossierkosten, boscompensatie, archeologisch onderzoek, slopen van woningen,...

een minder complexe en dus goedkopere oplossing. Dat was alleszins het geval voor minstens 43 stopgezette projecten (zie hoger). Voor een correcte vergelijking zou bovendien rekening moeten worden gehouden met de inflatie⁷⁰. Ook dat is niet eenvoudig uit te voeren. Er is immers maar een beperkt aantal projecten waarvoor een inflatiecorrectie voor de volledige periode geldt.

Het Rekenhof wijst er verder op dat de kostprijs voor het historisch programma ook middelen voor de studieopdrachten bevat. Het AWW rapporteerde het globale bedrag van de vastleggingen voor studiekosten (113,6 miljoen euro) op datum van november 2021. Die kosten werden in deze audit niet onder de loop genomen. Ze worden louter ter informatie opgenomen in het rapport.

3.4 Informatievoorziening

In 2011 keurde het Vlaams Parlement een resolutie goed waarin het erop aandrong de aanbevelingen van de Rekenhofaudit van maart 2011 uit te voeren en te blijven inzetten op het verkeersveiliger maken van het wegennet. Ook vroeg het parlement zesmaandelijks te rapporteren over de afwerking van het project gevaarlijke punten en over de uitvoering van de resolutie⁷¹. Het AWW heeft uitgebreid gerapporteerd in 2011 (voorafgaand aan de resolutie, bij de bespreking van de audit in de commissie), daarna in 2012, 2013 en 2015. Het accent van de rapportering lag vooral bij het financieel-budgettaire aspect. Omdat er daarna geen expliciete vraag meer kwam van de commissie MOW en omdat het programma *vergevoerd* was, is de rapportering in 2015 stopgezet.

3.5 Conclusies

786 van de 809 gevaarlijke projecten waren eind 2021 gerealiseerd. Voor 199 locaties werd niet gekozen voor een infrastructurele aanpak, maar voor een kleine ingreep. 23 projecten zijn nog in uitvoering of in voorbereiding. 43 projecten werden in de loop van het voorbereidings- of aanbestedingstraject stopgezet en onder de afgewerkte kleine ingrepen ingedeeld. Van de 50 gevaarlijkste punten is er nog 1 punt niet afgewerkt en 4 ervan zijn stopgezet zonder infrastructurele aanpak. De volledige afwerking van het historisch programma is voorzien voor eind 2024, 17 jaar na de oorspronkelijk geplande einddatum van 2007.

Er is geen zicht op de exacte kostprijs van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar volgens de beschikbare gegevens van de vastleggingen bedraagt de infrastructuurkost minstens 975 miljoen euro. Er zijn onvoldoende betrouwbare data beschikbaar om de kostenbeheersing te kunnen beoordelen. Het AWW doet weliswaar inspanningen om dat in de toekomst te verbeteren, maar dat zal niet leiden tot een exact cijfer over de totale uitvoeringskost van het historisch programma.

De zesmaandelijks rapportering zoals in 2011 gevraagd in een resolutie van het Vlaams Parlement, is in 2015 voor de laatste keer opgemaakt.

⁷⁰ In de Rekenhofaudit van 2011 werd voor de periode april 2002-maart 2010 een inflatiecorrectie berekend van 16,6%.

⁷¹ Voorstel van resolutie betreffende de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering. Stuk 1106 (2010-2011), 4 mei 2011.

Hoofdstuk 4

Monitoring en evaluatie historisch programma

4.1 Monitoring van de historische lijst gevaarlijke punten

4.1.1 Monitoring historisch programma

Een van de aanbevelingen van de Rekenhofaudit van 2011 focuste op het belang van een degelijke, actuele en tijdige monitoring en evaluatie van alle aangepakte gevaarlijke punten, zodat zekerheid bestaat over de value for money. Zoals eerder gesteld, drong ook het Vlaams Parlement aan op de uitvoering van de Rekenhofaanbevelingen.

Tijdens de volledige uitvoeringsperiode (2002-heden) van het historisch programma gevaarlijke punten werd er weinig gemonitord. Vanaf 2007 heeft TV3V een halfjaarlijkse monitoring opgezet van de aangepakte gevaarlijke punten. Daarbij werden de ongevallencijfers rechtstreeks bij de politiezones opgevraagd om zo een vergelijking te maken van de prioriteitscore voor en na de aanpak. Het betreft uiteraard een eerste en ruwe benadering om een mogelijke reductie in de ongevallencijfers te kunnen inschatten. In 2010 werd een eerste vergelijking gemaakt en werd een daling van 80% vastgesteld van de prioriteitscore na de uitvoering van een ingreep⁷². De vergelijking omvatte 229 gevaarlijke punten die al waren aangepakt en die gemiddeld over een periode van 2,6 jaar werden geobserveerd.

Na de afloop van het contract met TV3V in 2010 heeft het AWV zelf de monitoring voortgezet tot in 2013. In de rapporteringen van het AWV over de gevaarlijke punten aan het Vlaams Parlement in 2011, 2012, 2013 en 2015 (zie ook 3.4) gaf het AWV per project de prioriteitscore voor en na de herinrichting. Na 2013 deed het AWV geen monitoring meer van de gevaarlijke punten. Bovendien betrof de monitoring, zowel van TV3V (2007-2010) als van het AWV (2011-2013), sowieso maar een deel van de aangepakte punten: voor de kleine ingrepen, toch ongeveer een kwart van de projecten, is nooit een monitoring opgezet. De monitoring was beperkt tot een vergelijking van de scores voor en na en er werden geen verdere analyses gedaan op de data, zoals gekozen ingrepen, aantal afgewerkte punten met het soort ingreep ...

⁷² Poelmans & Van Den Bossche. Monitoring en evaluatie van 'wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen'. VSV, Jaarboek Verkeersveiligheid 2010.

4.1.2 Analyse Rekenhof aan de hand van de beschikbare prioriteitscores

Op vraag van het Rekenhof heeft het departement MOW in 2021, tijdens deze audit, voor de gevaarlijke punten van het historisch programma de prioriteitscore na aanpak opnieuw berekend. De berekening gebeurde op basis van de op dat ogenblik recentste ongevalgegevens (2017-2019)⁷³ en hield dus geen rekening met het jaartal waarin de aanpak gebeurde en met het aantal jaar dat een aangepakt punt al in werking is. In de berekening werden ook de kleine ingrepen meegenomen.

Om de reductie van de prioriteitscores over de volledige periode te berekenen, heeft het Rekenhof eigen analyses uitgevoerd op de verkregen dataset. Het Rekenhof heeft geen wetenschappelijke analyse gedaan, maar wel een eerste en ruwe vergelijking van de data. In de analyse kon het niet alle 809 gevaarlijke punten meenemen. Zo werden de punten waarvoor er geen prioriteitscore was *bij aanvang* van het historisch programma (22 punten) uitgesloten. Verder heeft het Rekenhof enkel de punten geselecteerd waarvoor ook een prioriteitscore *na aanpak* werd berekend: voor de 23 punten die tot op vandaag nog niet zijn uitgevoerd en de 53 punten die na 2016 werden aangepakt, kon nog geen prioriteitscore worden berekend⁷⁴. Daarom werden de uiteindelijke berekeningen uitgevoerd op een subsample van 711 gevaarlijke punten.

In de onderstaande tabel staan de overzichtgegevens van de prioriteitscores van de gevaarlijke punten voor en na de aanpak, alsook de reductie, namelijk het verschil tussen de prioriteitscore voor en de prioriteitscore na van een gevaarlijk punt.

- De gemiddelde prioriteitscore van de gevaarlijke punten VOOR aanpak (dus bij het begin van het historisch programma) is 30,2, met een minimumscore van 15 en een maximumscore van 122.
- De gemiddelde prioriteitscore NA aanpak is 7,1, wat een groot verschil is met de gemiddelde score ervoor. Veel gevaarlijke punten in de periode na aanpak hebben de score 0 als minimum (zie ook de modus, die aangeeft wat de meest voorkomende score is), maar toch is de maximumscore van een gevaarlijk punt nog 106.
- De derde kolom toont het overzicht van de verschillen tussen VOOR en NA. Het gemiddelde verschil van de prioriteitscores was 23,1. Het grootste verschil was 100 punten. Het kleinste verschil was -23, wat aangeeft dat de prioriteitscore van een gevaarlijk punt NA aanpak 23 punten hoger was dan VOOR aanpak.
- Als laatste heeft het Rekenhof het reductiepercentage berekend per gevaarlijk punt, namelijk het verschil van de prioriteitscores gedeeld door de prioriteitscore VOOR. Van al deze reductiepercentages werd het gemiddelde over het gehele programma genomen, wat resulteerde in een gemiddelde reductie van 76,6%.

⁷³ Deze scores werden bekomen op basis van de recentste gelokaliseerde letselongevallen van de jaren 2017, 2018 en 2019 voor alle gevaarlijke punten, met de nieuwe berekeningswijze; namelijk '531-score' met de toepassing van de verhogingsfactor van 1,7 voor de voetgangers, fietsers en bromfietzers.

⁷⁴ In het najaar 2021 waren de recentste ongevalgegevens die van 2017-2019: de ongevallencijfers moeten worden gelokaliseerd, en er moet rekening gehouden worden met de ongevalldatasets over 3 jaar. Ook moet een aangepakt punt al een tijd in gebruik zijn vooraleer een prioriteitscore van betekenis is en ook kan worden berekend.

Tabel 6 – Vergelijking van prioriteitscores aangepakte punten historisch programma

	Prioriteitscore VOOR	Prioriteitscore NA (data 2017-2019)	Vershil prioriteitscore
Gemiddelde	30,2	7,1	23,1
Min	15	0	-23
Max	122	106,2	100
Mediaan	26	5	21
Modus	21	0	21
Som	21.484	5.019,1	16.464,9
Reductiepercentage			76,6%
N			711

Bron: dept. MOW en AWV, analyse Rekenhof

Het Rekenhof bekeek ook verder in detail het verschil tussen kleine ingrepen en grotere infrastructurele ingrepen. De gemiddelde prioriteitscore voor aanpak blijkt nauwelijks te verschillen, maar de prioriteitscore na aanpak verschilt wel degelijk (5,9 versus 10,2). Dat is ook zichtbaar in de reductiepercentages: voor de kleine ingrepen is dat gemiddeld 66,3%, terwijl de reductie bij de structurele ingrepen 79,6% is, zoals blijkt uit de volgende tabel.

Tabel 7 – Vergelijking van prioriteitscores tussen kleine ingrepen en structurele projecten

	STRUCTUREEL			KLEINE INGREEP		
	Prior voor	Prior na	Vershil	Prior voor	Prior na	Vershil
Gemiddelde	30,1	5,9	24,2	30,6	10,2	20,4
Min	15	0	-15	15	0	-23
Max	112	46,4	100	122	106,2	97,3
Mediaan	26	4	21,5	26	6,8	19,6
Modus	25	0	21	21	0	20
Som	15.510	3.025,8	12.484,2	5.974	1.993,3	3.980,7
Reductie-percentage			79,6%			66,3%
N			516			195

Bron: dept. MOW en AWV, analyse Rekenhof, Prior voor= prioriteitscore voor aanpak; Prior na = prioriteitscore punt (data 2017-2019)

Van de kleine ingrepen zijn er 43 waarvoor het AWV geen enkele aanpak rapporteert (zie 3.2). Uit de vergelijking van de prioriteitscores blijkt wel een groot verschil tussen de kleine ingrepen waar wel een aanpak is geweest en de gevaarlijke punten waar geen aanpak is geweest. Dat is ook zichtbaar in de gemiddelde reductie: die bedraagt 69,3% voor kleine ingrepen met aanpak en 56,4% voor kleine ingrepen zonder aanpak (zie onderstaande tabel). Het gaat om een ruwe vergelijking, waarbij de groep zonder aanpak ook duidelijk kleiner is, maar het is een indicatie dat een kleine aanpak een verschil kan maken. Alle bovenstaande resultaten geven aan dat verder onderzoek absoluut noodzakelijk is.

Tabel 8 – Vergelijking van prioriteitscores bij kleine ingrepen met en zonder aanpak

	MET AANPAK			ZONDER AANPAK		
	Prior voor	Prior na	Vershil	Prior voor	Prior na	Vershil
Gemiddelde	30,4	9,6	20,8	31,6	12,5	19,1
Min	15	0	-17,8	16	0	-23
Max	122	106,2	97,3	86	51,1	83
Mediaan	26	6,25	19,6	27	9	19
Modus	21	0	20	26	0	21,3
Som	4.616	1.454,9	3.161,1	1.358	538,4	819,6
Reductiepercentage	69,3%			56,4%		
N	152			43		

Bron: dept. MOW en AWV, analyse Rekenhof. Prior voor= prioriteitscore voor aanpak; Prior na = prioriteitscore punt (data 2017-2019)

4.1.3 Evolutie ongevallen en prioriteitscore 1997-2018

Sinds 1999 stelt het departement MOW jaarlijks een ongevallenlijst op, met de lokalisatie van de ongevallen en de bijbehorende prioriteitscores. Op basis van die lijsten voor de periode 1997-2018 wilde het Rekenhof de evolutie van de gevaarlijke punten in kaart brengen. Het Rekenhof wilde enerzijds in kaart brengen *hoeveel* unieke gevaarlijke punten werden gedetecteerd doorheen alle jaren en anderzijds hoe de prioriteitscore van die gevaarlijke punten *evolueerde*. De methodologie om de gevaarlijke punten te berekenen, maakte die oefening echter niet mogelijk. De gevaarlijke punten in de ongevallenlijsten zijn geen unieke punten, maar worden bij elke nieuwe ongevallenlijst opnieuw berekend op basis van het aantal ongevallen in een bepaalde ruimtelijke aggregatie⁷⁵. Daardoor liggen gevaarlijke punten niet altijd op exact dezelfde locatie over de jaren heen. Dat zorgt voor moeilijkheden in de monitoring en de opvolging van ooit gedetecteerde gevaarlijke punten in Vlaanderen en toont aan dat op voorhand niet is nagedacht over langetermijnmonitoring. Ook nadien is de methodologie nooit bijgesteld om op een betere manier aan monitoring te kunnen doen en alle gedetecteerde punten over de jaren heen te kunnen blijven opvolgen (o.a. evoluties in kaart brengen). Dat kan ook worden vastgesteld in de casestudy (bijlage 1, punt 3).

4.2 Evaluatie historisch programma

Al in zijn vorige audit (2011) heeft het Rekenhof aangegeven dat de evaluatie van het project beter kon. Zo waren er bij de afsluiting van de auditwerkzaamheden, in februari 2010, enkel ruwe monitoringsgegevens beschikbaar voor 234 punten⁷⁶. Ook was het voorziene evaluatieonderzoek van het Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid, nog niet uitgevoerd. Die wetenschappelijke effectevaluatie heeft het steunpunt dan wel uitgevoerd in 2011, maar gezien de stand van zaken van het project in 2011 (450 punten of 56% afgehandeld) kon het onderzoek de totaliteit van het project niet evalueren⁷⁷. De studie kon uiteindelijk maar 134 afgewerkte gevaarlijke punten evalueren.

⁷⁵ Nota methodologie 'Bron van ongevalgegevens', departement MOW, afdeling Beleid.

⁷⁶ In de publicatie *Jaarboek Verkeersveiligheid 2010* was sprake van 229 gemonitorde punten op datum van mei 2010.

⁷⁷ De Pauw E., Daniels S., Brijs T., Hermans E., Wets G. *Het programma voor de herinrichting van de gevaarlijke punten op gewestwegen in Vlaanderen: een effectevaluatie* (RA-MOW-2011-021). Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, 2012.

ren, aangezien ze al enige tijd weer open moesten zijn voor het verkeer. Ook de punten die met een kleine ingreep werden aangepakt, werden uit de analyse geweerd. De timing van de studie zorgde er echter wel voor dat het studiedesign gebruik kon maken van een vergelijkingsgroep, waardoor mogelijke beïnvloedende factoren onder controle konden worden gehouden.

De resultaten van de effectevaluatie toonden aan dat er een significante daling is in het aantal letselongevallen van 24% tot 27%, afhankelijk van de gebruikte vergelijkingsgroep. De daling kan volledig worden toegeschreven aan de infrastructurele herinrichting van de gevaarlijke punten, aangezien alle andere mogelijke beïnvloedende factoren, zoals andere verkeersveiligheidsmaatregelen, weersomstandigheden, toevalligheid van het ontstaan van ongevallen en regressie naar het gemiddelde, zijn gecontroleerd in de metingen⁷⁸. De resultaten contrasteren sterk met de reductie van de prioriteitscore van 76% à 80% die bleek uit de ruwe monitoringsgegevens. Die ruwe gegevens houden echter geen rekening met mogelijke beïnvloedende factoren, zoals in de effectevaluatie, en evenmin met de algemene dalende trend van ongevallen, omgevingsfactoren⁷⁹, enz. Ook is het uitgangspunt voor de monitoring het aantal verkeersslachtoffers, niet het aantal letselongevallen⁸⁰. De vastgestelde daling van de prioriteitscores kan dus niet zonder meer worden vergeleken met de daling van de letselongevallen, die de effectevaluatie vaststelde.

De effectevaluatie stelde ook een significante daling vast van de ernstige ongevallen: het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden daalde met 40% tot 52%. Bij het aantal gewonden werd een daling vastgesteld voor alle types van weggebruikers. Het onderzoek concludeert dan ook dat de aanpak van de gevaarlijke punten op de onderzochte kruispunten een substantieel en significant gunstig effect heeft gehad op de verkeersveiligheid.

De onderzoekers gingen ook na of de kenmerken van het kruispunt en het type aanpassing invloed hadden op de effectiviteit ervan. Een analyse naar het type kruispunt toonde grotere effecten op kruispunten die voorafgaand aan de ingreep voorrangsgeregeld waren, dan op locaties die lichtengeregeld waren. Het effect was ook sterker op punten met een lagere verkeersintensiteit dan op punten met een hogere verkeersintensiteit. De analyses leverden echter maar beperkte inzichten op, wat mogelijk ook kan worden toegeschreven aan de kleine sample van afgewerkte punten. Een van de aanbevelingen van het onderzoek is dan ook om aanvullend onderzoek te doen wanneer het programma is voltooid omdat soortgelijke analyses dan wel uitsluitsel kunnen geven over het effect van de verschillende types herinrichting (bv. plaatsen van verkeerslichten op een op voorrangsgeregeld kruispunt, aanleggen van een rotonde, ...). De onderzoekers hebben ook aanbevolen een hernieuwde screening te doen van de gevaarlijke punten in Vlaanderen volgens nieuwe methodieken en af te wegen of een nieuw programma gevaarlijke punten nog wel opportuun is. Bovendien raadden ze aan om verder in te zetten op een betere kwaliteit van data en een vluggere beschikbaarheid van de ongevalgegevens.

Tot op heden is geen verdere evaluatiestudie gebeurd van het historisch programma en is dit ook niet opgenomen in de onderzoeksagenda. Er is dus nooit meer ten gronde onderzocht welk type inrichting mogelijk het meeste effect kan hebben. Bovendien zijn kleine ingrepen nooit onderzocht, zodat geen onderliggend wetenschappelijk bewijs voorhanden is dat ze wel degelijk effectief zijn.

⁷⁸ De Pauw E., Daniels S., Brijns T., Hermans E., Wets G. *Het programma voor de herinrichting van de gevaarlijke punten op gewestwegen in Vlaanderen: een effectevaluatie* (RA-MOW-2011-021). Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, 2012, p. 44.

⁷⁹ Met omgevingsfactoren wordt onder meer verwezen naar gewijzigde verkeerssituaties in de omgeving en nieuwe of gewijzigde attractiepolen (zoals scholen, shoppingcentra, ziekenhuizen,...).

⁸⁰ Bij één letselongeval kunnen verschillende verkeersslachtoffers betrokken zijn (zie 2.2.1).

De Vlaamse overheid geeft aan dat op basis van deze effectevaluatie is aangetoond dat de type-oplossingen gunstig waren en dat het beleid, zoals het gevoerd werd, kon worden voortgezet⁸¹. Op basis van de effectevaluatie is het historisch programma niet bijgestuurd. Evenmin werd rekening gehouden met de kosten van bepaalde oplossingen.

4.3 Lessons learned

Op de vraag wat de positieve lessen zijn uit het historisch programma, gaven het AWV en het departement MOW aan dat de aanpak van gevaarlijke punten duidelijk positieve verkeersveiligheidseffecten heeft, zoals ook naar voren kwam in de effectevaluatie. Ook heeft TV3V de kennis en ervaring over de optimale aanpak van gevaarlijke punten uitgeschreven in een leidraad. De leidraad steunde ook op bestaande richtlijnen van het AWV en ervaringen in het buitenland. Op basis van die leidraad ontwikkelde het AWV later het *Vademecum Veilige wegen en Kruispunten*. Ook veel van de andere vademecums van het AWV gaan in min of meerdere mate terug op de opgedane kennis en ervaringen met het historisch programma⁸².

Toch kwamen verschillende verbeterpunten naar boven. Als eerste punt wees het departement MOW erop dat het vaak zeer lang duurde vooraleer een gevaarlijk punt kon worden aangepakt, zeker als het gaat om een complexer punt dat een structurele ingreep moet krijgen. Zo zijn er een twintigtal gevaarlijke punten na 20 jaar nog steeds niet aangepakt, wat absoluut moet worden vermeden⁸³. De Vlaamse overheid heeft daarvoor quick wins (zie ook 5.2.2) naar voren geschoven: kleine maatregelen (vergelijkbaar met een kleine ingreep) die op korte termijn de onveilige situatie al kunnen verbeteren. Die methode wordt nu toegepast bij de dynamische aanpak van de gevaarlijke punten. Verder gaf het AWV ook aan dat de doorlooptijd van projecten en contracten zo kort mogelijk moet blijven. Bij lange doorlooptijden neemt immers het risico op meerwerken toe, doordat wetgevingen, richtlijnen of normen wijzigen.

Ten tweede stelde het AWV dat voor uitgebreide programma's de ondersteuning van studie bureaus absoluut noodzakelijk blijft⁸⁴. Een herhaling van de werking met een extern gedelegeerde bouwheer (TV3V) vindt het AWV niet verkieslijk. In 2002 was daarvoor geopteerd omdat de reguliere werking de benodigde kennis en het intern personeel volledig opeiste. De werking met een externe gedelegeerd bouwheer creëerde echter een te grote afstand tussen de projectuitvoering en de eigenlijke bouwheer, en de informatiedoorstroming verliep niet optimaal. Het huidige niveau van ICT-ondersteuning voor projectmanagement is weliswaar beter dan 20 jaar geleden en kan een aantal pijnpunten verhelpen. Een interne versterking van het agentschap met vaste medewerkers van een studie bureau is volgens het AWV een beter samenwerkingsmodel. Op die manier kunnen de interne opvolgsystemen worden gebruikt, de afstand tussen het agentschap en een studie bureau is minder groot en de informatiedoorstroming kan beter verlopen.

Een ander verbeterpunt is dat er moet worden ingezet op een proactieve verbetering van de verkeersveiligheid (zie 2.3.3).

Als laatste punt vermeldde het AWV dat het nu sterk inzet op kennisbeheer, o.a. met managementsystemen zoals de projectmanagementtool *Enterprise One*. Ook wordt volop geprobeerd verschillende tools aan elkaar te schakelen voor optimaal gebruik. Daarnaast heeft het AWV recent

⁸¹ Antwoord AWV van 23 april 2021.

⁸² Antwoord AWV van 23 april 2021.

⁸³ Antwoord departement MOW van 25 april 2021.

⁸⁴ Antwoord AWV van 23 april 2021.

een managementsysteem *Knelpunten en Ingrep Management* (KIM) ontwikkeld om een aantal pijnpunten te verhelpen. KIM wil voor opgedoken problemen (knelpunten) op de gewestwegen het volledige investeringstraject van de oplossingen (ingrepen), inclusief rapportering, omvatten en communiceren met andere applicaties binnen het AWV. De ontwikkeling van KIM is nog volop aan de gang en is voorlopig vooral gericht op de opvolging van de projecten van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht, waaronder ook gevaarlijke punten. Hoewel het systeem zeker positief kan zijn, zal het pas in de toekomst bij een algemene uitrol ten volle zijn nut kunnen bewijzen.

4.4 Conclusies

Ondanks eerdere aanbevelingen uit de Rekenhofaudit van 2011 werd er zeer beperkt gemonitord tijdens de uitvoering van het historisch programma. De monitoring door TV3V en het AWV, die alleen gebeurde in de periode 2007 tot 2013, hield een vergelijking in van de prioriteitscores voor en na. Die oefening toonde voor 2010 een positief resultaat. De berekeningen van het Rekenhof, uitgevoerd op de 711 punten waarvoor dit mogelijk was, toonden een gemiddelde reductie van de prioriteitscores aan met 76,6% over de volledige periode, inclusief de kleine ingrepen. De Vlaamse overheid liet slechts één effectevaluatie van het programma uitvoeren, halverwege het programma, en de kleine ingrepen werden daarin niet meegenomen. De conclusies van de evaluatie bevestigden het nut van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar gaven ook aan dat nog verder onderzoek nodig was, zeker naar de toegevoegde waarde van de type-oplossingen. Er volgde geen eindevaluatie en er zijn ook geen intenties die alsnog uit te voeren.

Op basis van de leidraad voor de aanpak van gevaarlijke punten, die werd opgemaakt tijdens de uitvoering van het historisch programma, ging het AWV verder met de professionalisering en ontwikkelde het agentschap het *Vademecum Veilige wegen en Kruispunten*, alsook tal van andere vademecums, waarin de aanleg van verkeersveilige infrastructuur centraal staat. De omvang van het historisch programma en de formule van extern gedelegeerd bouwheerschap zorgden voor lange doorlooptijden, bemoeilijkten vlotte informatiedoorstroming en wogen op de projectbetrokkenheid, zodat het AWV een herhaling niet aangewezen vond. Om sneller te kunnen ingrijpen op verkeersonveilige situaties, wilde de Vlaamse overheid voortaan gevaarlijke punten waar mogelijk maximaal aanpakken via quick wins.

Hoofdstuk 5

Dynamische lijst gevaarlijke punten

5.1 Ontstaan dynamische werking

Het AWW voerde niet alleen het gevaarlijkepuntenprogramma van 2002 uit, maar heeft ook veel infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen ingebed in zijn reguliere beleid, dat er op gericht is verkeersveiligheid maximaal prioriteit te geven. O.a. via de ongevallenlijsten die het departement MOW jaarlijks bezorgde⁸⁵, nam het AWW de nieuwere gevaarlijke punten mee in het opstellen van zijn reguliere investeringsprogramma, zonder ze op een lijst te zetten die puntsgewijs wordt afgewerkt. Dat ging over zowel grotere projecten als allerlei kleine ingrepen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Tussen 2002 en 2020 trok het AWW daar bijna 400 miljoen euro voor uit. Het agentschap gaf aan dat het de facto onmogelijk is om het aantal extra gevaarlijke punten dat werd aangepakt, alsook de kosten ervan in kaart te brengen. De kleine ingrepen zijn vervat in algemene bestekken en niet nominatief opgenomen in het GIP (of in het investeringsprogramma voor de periode vóór het GIP). Ook voor de grotere projecten kon geen sluitende koppeling worden gemaakt tussen de uitgevoerde werken en de gevaarlijkepuntenlocaties. Het is mogelijk dat er veel extra gevaarlijke punten zijn aangepakt, maar evengoed zijn het er maar enkele.

Het VVP 2016 trachtte in te schatten hoe de aanpak van gevaarlijke punten heeft bijgedragen tot een betere verkeersveiligheid. De maatregelfiche steunt op de enige evaluatiestudie die is uitgevoerd van het historisch gevaarlijkepuntenprogramma (zie ook 4.2). Op basis van de positieve evaluatie werd de maatregel *Aanpakken van gevaarlijke punten/wegsegmenten* opgenomen⁸⁶. Voor die maatregel wou de overheid voortaan werken met een lijst die *jaarlijks* zou worden geactualiseerd om sneller te kunnen handelen en die ook zou worden opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma van het AWW. Bovendien zou er niet alleen naar alleenstaande punten worden gekeken, maar ook naar langere trajecten/wegvakken waar er problemen zijn met verkeersveiligheid. Het VVP 2016 nam voor de maatregel geen aparte, concrete doelstellingen op over het aantal aan te pakken gevaarlijke punten/wegsegmenten. Daaruit vloeide dan in 2018 de dynamische lijst voort, waarvoor evenmin concrete doelstellingen werden vooropgesteld, maar enkel de algemene doelstelling om bij te dragen aan de verkeersveiligheid met als finale doelstelling een blanco gevaarlijkepuntenlijst. Het VVP 2021 bevat 37 algemene maatregelen, waaronder de maatregel *Gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden sneller aangepakt*. Pas in februari 2022 deelde de minister het werkprogramma voor 2022-2023 mee⁸⁷.

Tussen 2013 en 2017, dus nog voor de lancering van de eerste dynamische lijst, werd wel al systematisch een lijst bijgehouden met gevaarlijke punten die werden aangepakt, naast de nog steeds bestaande, onafgewerkte historische lijst. Die punten kwamen voor het eerst aan bod in het ondernemingsplan van het AWW van 2017-2018, met de stand van zaken van de punten en het aantal

⁸⁵ Het departement MOW heeft in 2018 de aandacht gevestigd op 20 gevaarlijke punten die steeds terugkomen op de ongevallenlijsten.

⁸⁶ Pijler 2 – aanpak gevaarlijke punten-wegsegmenten – fiche 14.

⁸⁷ VR 2022 2502 MED.0062/2. Werkprogramma 2022 – Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025.

projecten (43 uitgevoerd en 3 in uitvoering). Die punten werden opgenomen in de eerste dynamische lijst van 2018. Sindsdien geven de ondernemingsplannen van het AWV altijd een stand van zaken van de dynamische lijst, met vanaf het ondernemingsplan 2019-2020 ook een jaarlijkse doelstelling voor deze lijst, met name het aantal verkeerskundige onderzoeken en quick wins die worden gepland in het aankomende jaar. Bovendien behoren de doelstellingen van de dynamische lijst sinds 2020 bij de zes van AWV: zes speerpunten uitgelicht in het AWV-jaarprogramma. Zo is de doelstelling voor verkeersveiligheid van de zes van AWV voor 2021 minstens 61 quick wins en 25 punten uitgebreid aanpakken⁸⁸.

5.2 Dynamische werking

5.2.1 Opmaakproces dynamische lijst

In 2018 heeft AWV ervoor geopteerd een dynamische werking op te zetten voor de gevaarlijke punten. Elk jaar wordt een nieuwe dynamische lijst gepubliceerd met alle gevaarlijke punten die dat jaar werden gedetecteerd en wordt ook nagegaan welke van die punten al op een eerdere dynamische lijst stonden. Voor 2021 toonde die momentopname 313 gevaarlijke punten aan: 101 locaties waren nieuw en 212 locaties stonden al op eerdere lijsten.

De opmaak van de dynamische lijst doorloopt een heel proces. Zo stelt het departement MOW sinds 1999 jaarlijks een ongevallenlijst op, met de lokalisatie van de ongevallen en de bijbehorende prioriteitscores. Doorheen de jaren werd de methodologie van de lokalisatie steeds beter, alsook de berekening van de gevaarlijke punten⁸⁹. De jaarlijkse dynamische lijst wordt opgemaakt op basis van de recentste ongevalgegevens (een totaal over 3 jaar), en geeft een overzicht van alle gevaarlijke punten in Vlaanderen die een prioriteitscore van minstens 15 hebben. De eerste dynamische lijst van 2018 steunde op de ongevalgegevens van de jaren 2014-2015-2016. De recentste dynamische lijst, die van 2021⁹⁰, gebruikt de ongevalgegevens van de jaren 2017-2018-2019.

De dynamische lijst steunt op dezelfde soort ongevalgegevens als het historisch programma, met gebruik van de prioriteitscore om een locatie als gevaarlijk punt te kwalificeren (zie 3.1). Sinds de dynamische lijst van 2019 werd een wegingsfactor van 1,7 toegepast op de ongevallen met kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en bromfietsers)⁹¹. De kwetsbare weggebruikers krijgen zo een hoger gewicht:

- een dodelijk gewonde voetganger, fietser of bromfietser krijgt een gewicht van 8,5 (in plaats van 5);
- een zwaargewonde voetganger, fietser of bromfietser een gewicht van 5,1 (in plaats van 3);
- een lichtgewonde voetganger, fietser of bromfietser een gewicht van 1,7 (in plaats van 1).

Door die aanpassing kunnen de locaties met een hoger risico voor kwetsbare weggebruikers gericht worden aangepakt en wordt de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers in officiële ongevallencijfers in zekere mate gecompenseerd.

⁸⁸ Toelichting werking AWV, 11 juni 2021

⁸⁹ Bron: departement MOW, afdeling Beleid, document 'evolutie methodologie berekening gevaarlijke punten en andere tussentijdse wijzigingen' en <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten>.

⁹⁰ Het AWV zette de lijst op 20 oktober 2021 op zijn website.

⁹¹ Bron: departement MOW, afdeling Beleid, document 'evolutie methodologie berekening gevaarlijke punten en andere tussentijdse wijzigingen' en <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten>.

Omdat het AWV alle gedetecteerde punten blijft opvolgen, houdt het agentschap intern ook een centrale opvolglijst bij met alle unieke gevaarlijke punten die sinds 2018 op de opeenvolgende dynamische lijsten voorkomen. Op die centrale interne opvolglijst staan er momenteel 580 unieke gevaarlijke punten (zie onderstaande tabel)⁹². Voor dit auditverslag maakte het Rekenhof een overzichtstabel op basis van de laatste beschikbare gegevens (oktober 2021) van het aantal gevaarlijke punten per dynamische lijst en van het aantal unieke punten dat er in die vier jaar werden gedetecteerd (zie onderstaande tabel). De tabel toont dat het aantal nieuwe punten op die jaarlijkse dynamische lijst in dalende lijn gaat.

Tabel 9 – Overzicht aantal gevaarlijke punten per dynamische lijst

Dynamische lijst jaar	Aantal gevaarlijke punten	Nieuwe punten	Unieke punten
2018	212	212	
2019	315	171	
2020	296	98	
2021	313	101	
Centrale opvolglijst 2018-2019-2020-2021			580

Bron: centrale opvolglijst en dynamische lijsten AWV, meetmoment 28/10/2021

Het proces van lokalisatie, aggregatie en berekening van de gevaarlijke punten (inclusief controle) vereist tijd. Zo werd de dynamische lijst van 2021, gebaseerd op de ongevalgegevens van 2017-2019, pas eind oktober 2021 gepubliceerd. In de praktijk start de dynamische lijst bij het Team Verkeersveiligheid van het departement MOW op basis van de gegevens van Statbel, dat zich op zijn beurt baseert op de gegevens van de federale politie⁹³. Statbel kan pas in juni de gegevens doorgeven van het jaar voordien. Het Team Verkeersveiligheid bewerkt de lijst (o.a. geolocatie toepassen) om de gevaarlijke punten te berekenen⁹⁴ op basis van een totaalscore over een periode van 3 jaar. Vervolgens gaat het Team Verkeersveiligheid handmatig na welke gevaarlijke punten ook in de vorige dynamische lijsten voorkwamen en welke nieuwe punten zijn. Dat gebeurt op basis van de locatiegerelateerde informatie (inclusief de geografische coördinaten) en op basis van de expertise bij het Team Verkeersveiligheid. Vervolgens gaat de dynamische lijst naar het AWV, dat de lijst ook inlaadt in zijn datasystemen. Pas nadat ook het AWV de gegevens heeft kunnen valideren en aanpassen (zo moeten de unieke identificatiesleutels elk jaar worden aangepast), wordt de jaarlijkse dynamische lijst publiek gemaakt, o.a. op de website van de Vlaamse overheid.

Ondanks de toenemende automatisatie van het opmaakproces blijven er toch nog vele handmatige handelingen en controles nodig, die een risico op fouten inhouden. Zo gebruiken het Team Verkeersveiligheid en het AWV niet dezelfde identificatiesleutels en gaan zij allebei de gegevens op basis van de geografische coördinaten opnieuw identificeren. Bovendien leidt de keuze voor

⁹² Bij de publicatie van de jaarlijkse lijst gevaarlijke punten deelt het AWV de nieuwe punten mee. Na publicatie worden de aantallen soms nog licht bijgesteld, bv. omdat een punt van de lijst wordt gehaald of wordt samengevoegd met een ander punt of omdat ze op gemeentewegen liggen. Daardoor wijkt de som van de jaarlijkse nieuwe punten (582) lichtjes af van het aantal waar het AWV en het departement MOW eind 2021 rekening mee hielden (580).

⁹³ Bron: departement MOW, afdeling Beleid, document 'evolutie methodologie berekening gevaarlijke punten en andere tussentijdse wijzigingen' en <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten>.

⁹⁴ Bron: DMOW Architectuurstudie Ongevallen, departement MOW, december 2020.

prioriteitscores, gebaseerd op het totaal over drie jaar, tot de late detectie van gevaarlijke punten en is het moeilijk recente evoluties te capteren. Om die reden heeft het departement MOW in 2019-2020 een architectuurstudie uitgevoerd om de data voor verkeersveiligheid te optimaliseren en te kijken hoe ze ook beter en vlugger kunnen worden ontsloten⁹⁵. Dat project is nog lopende en heeft er voorlopig nog niet voor gezorgd dat de ongevallendata vlugger en met minder handmatige ingrepen ter beschikking is van het AWV of van het publiek. Dit hele opmaakproces zou volgens het Rekenhof nog verder geoptimaliseerd kunnen worden.

5.2.2 Werkwijze quick wins

Dat jaarlijks een nieuwe dynamische lijst wordt opgesteld, is het belangrijkste verschil met het historisch programma, dat bestond uit een statische lijst van 809 projecten die in vijf jaar zou worden afgewerkt. Door jaarlijks de gevaarlijke punten op te lijsten, benadrukt de Vlaamse overheid het dynamische aspect en speelt ze korter op de bal bij de detectie. Om daarbovenop op het terrein sneller resultaten te behalen, werkt het AWV met quick wins.

Een quick win is een kleine ingreep, zoals aanpassen van de verkeerslichtenregeling, plaatsen van extra wegmarkeringen of handhavingsinstallaties, of afsluiten van een lokale weg. Voor elk punt gebeurt een analyse die moet duidelijk maken of er op korte termijn een quick win mogelijk is. Het doel van de quick win is om vlug te kunnen ingrijpen op de onveilige situatie, zonder te moeten wachten op een volledige ingreep. Telkens wordt gekeken of er, na de quick win, al dan niet nog een structurele ingreep nodig is. De analyse van de punten gebeurt deels door AWV en is deels uitbesteed aan studiebureaus.

Hoewel er geen onderzoek naar is gevoerd, geeft de Vlaamse overheid aan dat voor sommige punten een quick win voldoende is om de verkeersveiligheid te verbeteren⁹⁶. In het historisch programma werden 199 gevaarlijke punten aangepakt met een kleine ingreep en op die punten is de verkeersveiligheid gemiddeld verbeterd, weliswaar minder dan op de punten met een structurele aanpak (zie 4.1). Er is echter nooit grondig onderzocht in welke mate de aanpak via een kleine ingreep die verbetering meebracht, en wat kan worden toegeschreven aan andere mogelijke beïnvloedende factoren zoals de algemene gunstige trend in de ongevallencijfers.

5.2.3 Prioritering gevaarlijke punten

Het AWV onderzoekt alle gedetecteerde gevaarlijke punten en hanteert verschillende criteria bij de prioritering van de punten. Zo gaf het agentschap aan dat het zich nog altijd, zoals in het historisch programma, richt op de punten met de hoogste prioriteitscore. In de praktijk lijkt de prioritering toch voornamelijk te focussen op een snellere aanpak, door die punten waar de verkeersveiligheid op korte termijn kan verbeteren eerst aan te pakken. Verder tracht het agentschap een afweging te maken tussen de kosten en baten en bepaalt ze wat de beste keuze is om het grootst mogelijke effect te creëren, bijvoorbeeld meer punten aanpakken met een kleiner budget per punt. Ook gaf het AWV aan dat het steeds de impact afweegt van de voorgenomen aanpak op doorstroming en verkeersveiligheid. In principe primeert de verkeersveiligheid, maar tegelijkertijd wordt gepoogd de hinder voor de doorstroming te minimaliseren. Een relevant voorbeeld van zo'n afweging is de A12, zie de [casestudy in bijlage](#).

⁹⁵ Bron: DMOW Architectuurstudie Ongevallen, departement MOW, december 2020.

⁹⁶ Gespreksverslag met AWV op 11/05/2021, p. 30.

Naar aanleiding van de corona-epidemie lanceerde de Vlaamse Regering in september 2020 het Relanceplan Vlaamse Veerkracht⁹⁷. Dat bevat ook een project rond gevaarlijke punten (VVo38), met als doelstelling met extra middelen (50 miljoen euro) gevaarlijke punten versneld aan te pakken⁹⁸. Verder is er ook een project (VVo39) omtrent het versneld investeren in veilige schoolroutes. In kader van het Relanceplan voerde de minister een nieuwe prioritering in voor de gevaarlijke punten van de dynamische lijst⁹⁹:

- Prio 1: punten in de buurt van een school of op een schoolroute die door het lokaal bestuur als gevaarlijk werden gedetecteerd;
- Prio 2: lichtengeregelde punten;
- Prio 3: voorrangsgeregelde punten met een prioriteitscore voor fietsers van minstens 9;
- Prio 4: overige punten.

Het is echter nog onduidelijk of er met die middelen een extra versnelling zal volgen. Ook de keuze voor de deelprojecten van het relanceproject VVo38 is niet onderbouwd of gemotiveerd¹⁰⁰. Als streefcijfer geeft het Relanceplan 80 aangepakte gevaarlijke punten tegen eind 2024.

5.3 Monitoring en evaluatie

5.3.1 Monitoring gevaarlijke punten

Het AWV is verantwoordelijk voor de monitoring van de gevaarlijke punten. De monitoring gebeurt in eerste instantie via de berekening van de jaarlijkse dynamische lijst op basis van de nieuwste ongevalgegevens (zie 5.2.1). Door de lijst jaarlijks op te maken, heeft het AWV zicht op de gevaarlijke punten die op dit moment gevaarlijk zijn en kan ze ook de evolutie van de gevaarlijke punten nagaan. Het departement MOW en het AWV gaven ook aan dat ze zo nagaan welke punten door omstandigheden maar eenmaal in de dynamische lijst opduiken en welke punten verschillende jaren op de dynamische lijst komen te staan.

Daarnaast volgt het AWV in de interne werking alle gedetecteerde gevaarlijke punten op, inclusief de bijbehorende analyses en eventuele aanpak. Dat gebeurt via de centrale opvolglijst, aanvanke-lijk in Google Sheets. Daarin hield het AWV o.a. de volgende gegevens bij:

- de status van het gevaarlijk punt (bv. werken in uitvoering of uitgevoerd, wordt onderzocht, kleine ingreep gepland ...),
- de prioriteitscore per jaar,
- het jaartal waarin het punt voorkomt,
- de beschrijving van de geplande ingreep,
- het jaartal van de ingreep.

De centrale opvolglijst in Google Sheets was beschikbaar voor alle betrokkenen binnen het AWV en het Team Verkeersveiligheid van het departement MOW. Bij de start van de auditwerkzaamheden kreeg het Rekenhof deze centrale opvolglijst (met info over de dynamische lijsten 2018-2019-2020) ter beschikking, met de stand van zaken november 2020.

⁹⁷ Septemберverklaring van de Vlaamse Regering 2020, <https://www.vlaanderen.be/publicaties/septemberverklaring-van-de-vlaamse-regering-2020>.

⁹⁸ Relanceplan Vlaamse Veerkracht. Monitoringsrapport meetmoment april 2021. <https://www.vlaanderen.be/publicaties/relanceplan-vlaamse-veerkracht-monitoringsrapport-meetmoment-april-2021>.

⁹⁹ Schriftelijk antwoord AWV, zie doc '2021-09-20 Extra vragen AWV'.

¹⁰⁰ Een van de geselecteerde projecten, waar 20 miljoen euro middelen van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht voor worden uitgetrokken, komt zelfs niet voor op de dynamische lijst.

De permanente interne monitoring gebeurt binnen het AWV ook in functie van de ondernemingsplannen, met jaarlijkse doelstellingen voor de dynamische lijst (sinds 2019-2020) en zes speerpunten (zie 5.1). Verder gebruikt het AWV deze monitoring om te voldoen aan ad-hocrapporteringseisen, onder andere naar aanleiding van parlementaire vragen.

In de zomer van 2021 digitaliseerde het AWV de opvolging van de gevaarlijke punten via de nieuwe opvolgingstool KIM (zie 4.3). Daarin worden alle knelpunten (mogelijke problemen op de gewestwegen) aangeduid en worden ook hun oplossingen (ingrepen) bijgehouden en opgevolgd. De gevaarlijke punten van de dynamische lijsten waren nagenoeg de eerste knelpunten die het AWV opnam in de nieuwe tool. De centrale opvolglijst is nu dus beschikbaar in KIM in plaats van via Google Sheets. Omdat deze audit in een overgangsfase viel tussen de oude werking en de nieuwe digitale werking, bezorgde het AWV op vraag van het Rekenhof een beperkte centrale opvolglijst uit KIM, met de stand van zaken eind oktober 2021, inclusief de punten van de dynamische lijst 2021.

De omschakeling van de centrale opvolglijst van Google Sheets naar de nieuwe data-applicatie KIM bracht veranderingen mee. Onder andere de datastructuur (van gevaarlijke punten naar knelpunten) veranderde en er zouden nog verdere aanpassingen volgen om de projectopvolging in KIM te optimaliseren (bv. uniformiseren van opvolgstatussen en het ontdebelen van de status *uitgevoerd/in uitvoering*, ...). Het AWV heeft de tool inmiddels volledig in gebruik genomen en rapporteert sinds oktober 2021 uitsluitend vanuit deze tool over de gevaarlijke punten. Het AWV gaf aan dat een aantal bevindingen uit dit verslag al zijn veranderd door de ingebruikname van KIM, zoals de ontdebelling van de status *uitgevoerd/in uitvoering*. Het was voor het Rekenhof niet mogelijk de opvolgtool mee op te nemen in het onderzoek omdat die tool nog in volle ontwikkeling was. Het Rekenhof doet dan ook geen uitspraken over analyses en evoluties die het AWV rapporteert vanuit de opvolgtool KIM na de afsluiting van het veldwerk in december 2021.

Het Rekenhof wijst erop dat de ingebruikname van KIM een breuklijn vormt met de vroegere monitoring en rapportering (o.a. door gewijzigde opvolgstatussen). Dat zal wegen op de continuïteit van de monitoring van de gevaarlijke punten bij het AWV. Zo bestaat het risico dat de data niet vergelijkbaar zijn, waardoor het onmogelijk wordt een evolutie over de jaren heen te schetsen.

De dynamische werking impliceert dat het AWV uitsluitend over de recentste jaarlijkse dynamische lijst communiceert. Intern echter monitort het AWV alle gedetecteerde punten sinds 2018, het begin van de dynamische werking. Over die interne monitoring communiceerde het AWV tot nog toe niet. Zo publiceerde het AWV geen totaaloverzicht van alle gevaarlijke punten die sinds 2018 werden gedetecteerd, geen stand van zaken en evenmin deelde het AWV mee hoeveel punten er al zijn aangepakt. Als verantwoording wijst het AWV erop dat de focus van de dynamische werking ligt bij de recentste jaarlijkse lijst¹⁰¹. Communiceren over de hele monitoring van de voorbije vier jaren creëert volgens het AWV verwarring. Doorheen de jaren is dan ook steeds minder informatie over de opvolging van de gevaarlijke punten te vinden. Het Rekenhof vindt het toch van belang ook de interne monitoring helder in kaart te brengen en publiek toegankelijk te maken. Zo wordt duidelijk hoe de sinds 2018 gedetecteerde punten zijn opgevolgd, of de punten werden aangepakt en hoe dat gebeurde. Daarom geeft het Rekenhof in dit verslag een overzicht van de monitoring en de opvolging van de gevaarlijke punten sinds de opstart van de dynamische werking.

¹⁰¹ Gecoördineerd antwoord van het beleidsdomein MOW van 28 april 2022 en overleg met het AWV van 4 mei 2022.

Op de vier dynamische lijsten die sinds 2018 werden opgesteld, kwamen 580 unieke punten voor met een hogere score dan 15 (zie 5.2.1). De analyse van de vier dynamische lijsten toont aan dat 45% van die punten eenmaal in een dynamische lijst voorkomen om het volgende jaar te verdwijnen, 26% van de punten is tweemaal voorgekomen, 18% driemaal en 11% is elk jaar opnieuw opgedoken. Dat betekent dat ongeveer de helft van de punten hardnekkig zijn en dus verschillende malen op de dynamische lijsten voorkomen. De dynamische lijst van 2021, waar AWV nu mee werkt, bevat aldus 212 punten (van de 313) die al op vroegere dynamische lijsten voorkwamen.

De volgende tabel geeft een overzicht van de prioriteitscores van de dynamische lijsten. De verhogingsfactor in 2019 voor ongevallen met een zwakke weggebruiker, leidde tot meer gevaarlijke punten en een hogere gemiddelde prioriteitscore dan in 2018. De gemiddelde prioriteitscore steeg nog verder in 2020 en blijft hoog in 2021. Er staan bovendien in alle dynamische lijsten nog gevaarlijke punten met zeer hoge scores. Zo is de hoogste score in 2021 106,2 (dit gaat over een punt op de A12, zie [casestudy in bijlage](#)).

Tabel 10 – Overzicht van prioriteitscores dynamische lijsten

	Prioriteitscore 2018	Prioriteitscore 2019	Prioriteitscore 2020	Prioriteitscore 2021
Gemiddelde	20,7	21,6	23,6	23,1
Min	15	15	15	15
Max	82	81,3	97,2	106,2
Mediaan	18	19,2	20	20
Modus	15	17	17	17
Totaal	4.388	6.829	6.978	7.209,5
N	212	315	296	313

Bron: Dynamische lijsten AWV, meetmoment 28/10/2021

Een vergelijking van het aantal gevaarlijke punten per provincie (zie onderstaande tabel op basis van de centrale opvolglijst) maakt duidelijk dat meer dan een derde van de gedetecteerde gevaarlijke punten zich in de provincie Antwerpen bevindt, gevolgd door de provincie Oost-Vlaanderen. Limburg en Vlaams-Brabant tellen het minst gevaarlijke punten.

Tabel 11 – Overzicht gevaarlijke punten per provincie centrale opvolglijst

Provincie	Aantal gevaarlijke punten	Frequentie
Antwerpen	214	37%
Oost-Vlaanderen	137	24%
West-Vlaanderen	85	15%
Vlaams-Brabant	73	13%
Limburg	71	12%
Totaal	580	100%

Bron: centrale opvolglijst AWV, meetmoment 28/10/2021

Het AWV deed bij de uitrol van de eerste dynamische lijst in 2018 een volledige screening van alle gevaarlijke punten. Ook in 2020 was er een specifieke screening van de historische lijst om na te gaan of punten opnieuw voorkwamen op de eerste drie dynamische lijsten¹⁰². Volgens de gegevens die het Rekenhof daarover ontving van het AWV, leverde de screening van 2020 geen zekerheid op over het aantal gevaarlijke punten dat opnieuw voorkwam (het kon gaan over zowel 102 als 124 punten). Op vraag van het Rekenhof maakte ook het departement MOW een lijst op van de punten uit de historische lijst die opnieuw opduiken in de dynamische lijsten¹⁰³. Op basis van de beschikbare data was het onmogelijk de punten van de historische lijst te koppelen aan de dynamische lijsten (zie ook 4.1.3). De koppeling moest dus manueel gebeuren op basis van coördinaten en de voorhanden zijnde randinformatie. Het departement MOW gaf aan dat het gaat over 130 gevaarlijke punten voor de eerste drie dynamische lijsten en 149 gevaarlijke punten voor de vier dynamische lijsten. De verschillende aantallen die het AWV en het departement meedeelden voor punten uit het historisch programma die opnieuw opduiken in de dynamische lijsten, tonen duidelijk aan dat de opvolging van de gevaarlijke punten zelfs binnen het beleidsdomein MOW voor problemen zorgt¹⁰⁴.

Het Rekenhof hanteerde bij de volgende analyses de cijfers van het departement MOW. 26% van de unieke punten die voorkomen op een van de dynamische lijsten, kwam ook al voor in het historisch programma. Dat betekent ook dat 18% van de 800 punten van het historisch programma gevaarlijk bleven of opnieuw gevaarlijk werden. Het AWV wees erop dat hoewel een bepaalde oplossing op het moment van aanpak de beste oplossing is, die na verloop van tijd achterhaald kan zijn¹⁰⁵. Zo kan de omgeving zijn gewijzigd (bv. meer winkels, meer bebouwing, nieuwe bedrijven) met gewijzigde verkeersintensiteiten. Hoewel het AWV bij herinrichtingen steeds vooruit tracht te denken, vindt het agentschap het niet onlogisch dat na verloop van tijd de situatie opnieuw moet worden bekeken.

5.3.2 Aangepakte punten

Het AWV houdt via interne monitoring de stand van zaken van de gevaarlijke punten bij aan de hand van de statussen. Uit de analyse van de dynamische lijst 2021 blijkt dat 33% van de punten op de lijst uitgevoerd is of in uitvoering. Bij 30% van de gevaarlijke punten was een ingreep gepland en 28% van de punten had de status *wordt onderzocht*.

¹⁰² Het is niet duidelijk met welk doel de screening werd opgezet. Ze leidde in ieder geval niet tot (bijsturing van) acties.

¹⁰³ Lijst opgemaakt door Team verkeersveiligheid en ontvangen door het Rekenhof op 11/10/2021.

¹⁰⁴ Dit wordt nog eens bevestigd door de oefening, die het AWV en het departement MOW deden in het kader van de tegenprekelijke procedure. Dit resulteerde in een koppeling van 144 punten in de centrale opvolglijst.

¹⁰⁵ Gecoördineerd antwoord van het beleidsdomein MOW van 28 april 2022.

Tabel 12 – Status gevaarlijke punten dynamische lijst 2021

Status gevaarlijke punten	Aantal gevaarlijke punten	Percentage
Werken in uitvoering of uitgevoerd	104	33%
Kleine ingrepen gepland	35	11%
Uitvoerige werken gepland	58	19%
Geen link met infrastructuur	11	4%
On hold ¹⁰⁶	18	6%
Wordt onderzocht	87	28%
Totaal	313	100%

Bron: dynamische lijst 2021 AWV, meetmoment 28/10/2021

Uit analyse van de centrale opvolglijst (met alle gedetecteerde punten sinds 2018, laatste update oktober 2021) is te zien dat 232 gevaarlijke punten of 40% de status *werken in uitvoering of uitgevoerd* heeft. 98 gevaarlijke punten of 17% worden nog *onderzocht*. Daarvan kwam 8% voor het eerst voor op de lijst van 2018, 12% op de lijst van 2019, 16% op de lijst van 2020 en 63% op de lijst van 2021.

Tabel 13 – Status gevaarlijke punten centrale opvolglijst

Status gevaarlijke punten	Aantal gevaarlijke punten	Percentage
Werken in uitvoering of uitgevoerd	232	40%
Kleine ingrepen gepland	85	15%
Uitvoerige werken gepland	98	17%
Geen link met infrastructuur	35	6%
On hold	32	6%
Wordt onderzocht	98	17%
Totaal	580	100%

Bron: centrale opvolglijst AWV, meetmoment 28/10/2021

Omdat de status *in uitvoering of uitgevoerd* een dubbele status is, konden de uitgevoerde gevaarlijke punten niet in een oogopslag worden gefilterd. Uit analyses van de oude centrale opvolglijst (meetmoment november 2020), die enkel de eerste drie dynamische lijsten bevatte, kon het Rekenhof de afgewerkte gevaarlijke punten wel achterhalen via enkele bijkomende indicatoren¹⁰⁷. Van de 165 gevaarlijke punten die in november 2020 de status *werken in uitvoering of uitgevoerd*

¹⁰⁶ Punten waar door tijdelijke gebeurtenissen nog geen werken mogelijk zijn, bv. omdat er andere wegenwerken in de buurt gepland zijn, omdat er (nog) geen akkoord is met het lokaal bestuur of wegens budgettaire tekorten.

¹⁰⁷ Bijkomende indicatoren zoals 'jaartal quick win uitgevoerd', 'status uitvoering structurele ingreep' en 'jaartal', als die indicatoren bekend zijn. Bovendien moeten de indicatoren dan nog worden gekruist om na te gaan of het over unieke punten gaat.

hadden, waren er 125 (76%) afgewerkt en 40 (24%) nog in uitvoering¹⁰⁸. Nog moeilijker is het om te achterhalen welke punten een structurele ingreep kregen en welke met een quick win werden aangepakt. Uit een eerste analyse zouden er 99 van de 125 punten (79%) zijn aangepakt met een quick win en 26 (21%) via een structurele ingreep. Verder was het bijna onmogelijk om de punten met een dubbele aanpak te achterhalen omdat er geen eenduidige informatie voorhanden was. Door de overgang naar KIM op het einde van de auditwerkzaamheden was het niet mogelijk de analyses uit te voeren op de recentste data (dus de 4 dynamische lijsten samen)¹⁰⁹.

Jaarlijks bij de publicatie van de dynamische lijst geeft het AWV ook de statussen mee van de punten die op de recentste lijst staan¹¹⁰. Bij de publicatie van de dynamische lijst 2021 besliste de minister niet meer te communiceren over gevaarlijke punten die geen link met infrastructuur hebben¹¹¹. Op de dynamische lijst 2021 publiceerde de Vlaamse overheid dus 302 gevaarlijke punten. Voor de periode 2018-2021 zijn er 35 gevaarlijke punten (6% van 580) die niet meer worden gepubliceerd.

5.3.3 Knelpunten monitoring en prioritering

De monitoring door het AWV vertoont enkele knelpunten. Het gebruik van een dubbele status in de centrale opvolglijst om projecten op te volgen, zorgt voor verlies van informatie en leidt tot problemen van datakwaliteit. Op basis van de datamodellen van de nieuwe opvolgingstool KIM die het Rekenhof ontving, kon het wel vaststellen dat het AWV in de toekomst de status van de ingrepen (*in uitvoering/uitgevoerd*) zal ontdubbelen¹¹². Daarnaast was het onmogelijk gevaarlijke punten op te volgen die een dubbele aanpak zouden krijgen, aangezien zelfs de soort en het aantal geplande ingrepen (bijvoorbeeld alleen een quick win of alleen een structurele ingreep of beide) onduidelijk waren¹¹³. Tot slot zal de complexiteit van de opvolging en de analyse alleen maar toenemen naarmate er meer meetmomenten volgen¹¹⁴. De nieuwe applicatie KIM zal met al die factoren rekening moeten houden. Het is echter nog onduidelijk hoe het AWV de applicatie zal aanwenden voor de monitoring en analyse.

Verder stelde het Rekenhof vast dat het AWV weinig analyses maakt om te weten of de dynamische werking zijn vruchten afwerpt. Tot het voorjaar 2021, het moment van de aankondiging van de audit, werd nog nooit de prioriteitscore onder de 15 nagegaan, waardoor niet duidelijk was

¹⁰⁸ Hier moet een kanttekening bij worden gemaakt. 33 gevaarlijke punten werden al aangepakt tussen 2014-2017, dus vóór de start van de dynamische lijsten in 2018. Die punten komen nog voor op de dynamische lijsten omdat de ongevallendata met enkele jaren vertraging worden aangeleverd. De meeste van die punten (26) hebben op het laatste meetmoment (november 2020) de status uitgevoerd of in uitvoering, maar voor 7 van die punten zijn er, ondanks de eerdere werken, toch nog kleine ingrepen (2 punten) of uitvoerige ingrepen (2 punten) gepland. 3 punten zijn opnieuw in analyse.

¹⁰⁹ De lijst die het AWV op vraag van het Rekenhof trok eind oktober 2021, is minder exhaustief dan de opvolgingstool.

¹¹⁰ Bij nazicht van de website van het AWV en vlaanderen.be bleek de informatie over de statussen niet langer vermeld te zijn of opgenomen te zijn in de dynamische lijst 2021 (situatie mei 2022).

¹¹¹ In de commissie MOW van 28 oktober 2021 sprak de minister over 545 unieke gevaarlijke punten, omdat ze de punten zonder link met infrastructuur niet meetelt. Na analyse blijken bij die punten andere oorzaken aan de basis te liggen van de ongevallen, bv. dronken rijden, GSM-gebruik, ongevallen ten gevolge van verkeersagressie, eenmalige ongevallen met bus of tram met veel slachtoffers, locaties gelinkt aan zelfdoding of slachtoffers op autosnelwegen (transmigranten).

¹¹² Document 'KIM_flows en data analyse_2021 11 30', AWV, verkregen op 30/11/2021. Het AWV bevestigde in de tegensprekelijke procedure (april 2022) dat deze status ontdubbeld werd. Het Rekenhof kon dit echter niet verder onderzoeken en doet hier verder geen uitspraken over.

¹¹³ Het AWV antwoordde dat dit wel degelijk intern opgevolgd werd, maar het Rekenhof heeft dit niet kunnen vaststellen in de centrale opvolglijst. Gecoördineerd antwoord van het beleidsdomein MOW van 28 april 2022.

¹¹⁴ Bij het jaarlijks meetmoment, de opmaak van de nieuwe dynamische lijst, neemt het AWV de recentste nieuwe gevaarlijke punten op én de punten die ook al op vroegere lijsten voorkwamen. De punten van de 'oude' lijsten volgt het AWV verder op via zijn interne werking.

hoeveel de prioriteitscore was gedaald na de aanpak van het gevaarlijk punt¹¹⁵. De redenering van het departement MOW en het AWW was dat als een punt *na aanpak* niet meer voorkwam op de dynamische lijst, er een voorlopig positieve evolutie kan worden vastgesteld en de aanpak *vermoedelijk* heeft gewerkt. Dat kan echter alleen met een exacte prioriteitscore worden vastgesteld. Het departement MOW startte in 2021, naar aanleiding van deze audit, met het meegeven van de prioriteitscores van de punten die van de dynamische lijst zijn verdwenen en gaf aan dat in de toekomst te willen voortzetten¹¹⁶. Hoe die monitoring methodisch zal worden opgenomen in de werking van zowel het departement MOW als het AWW, lijkt echter nog niet te zijn uitgemaakt. Bovendien is er niet op lange termijn over nagedacht welke informatie moet worden bijgehouden om te kunnen rapporteren of om de punten te kunnen evalueren.

Het AWW zet in op een dynamische werking en detecteert de gevaarlijke punten via de jaarlijkse dynamische lijst waarmee het aan de slag gaat. Ook blijft het AWW alle gedetecteerde punten verder opvolgen in de centrale opvolglijst, zeker als een eerste analyse wees op de nood aan maatregelen. Het AWW neemt zelfs de punten zonder link met infrastructuur mee in zijn opvolging. Na 4 jaar staan al 580 unieke gevaarlijke punten op de centrale opvolglijst, waarvoor met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel, de aanpak van alle punten binnen een redelijke termijn niet realistisch is. Het AWW heeft de intentie om alle gedetecteerde punten op termijn aan te pakken, waardoor de dynamische werking dan ook eerder beperkt is. Nochtans kan de opvolging en de uitvoeringsplanning via prioritering dynamischer worden.

Het Rekenhof kon niet vaststellen of het AWW de aanpak van de punten systematisch prioriteert via de hoogste prioriteitscores. In de huidige monitoringsdata ontbreken namelijk gegevens zoals de datum van uitvoering en de prioriteitscore op het moment dat de aanpak start. Als een prioriteitscore doorheen de jaren daalt, evalueert het AWW bovendien niet of het nog zinvol is om het punt aan te pakken of dat het, rekening houdend met de kosten en baten, misschien beter onderaan de uitvoeringsplanning komt. Zo is het mogelijk dat punten die eenmalig op een dynamische lijst voorkomen, voorrang krijgen op punten die herhaaldelijk blijven voorkomen (hardnekkige punten).

Het is ook onduidelijk hoe het AWW de snelheid van mogelijke implementatie betreft in zijn prioritering, en hoe de nieuwe prioritering in het kader van het Relanceplan (zoals punten op schoolroutes, zie 5.2.3) interfereert met de vroegere prioritering. Hetzelfde geldt ook voor de andere maatregelen uit het VVP 2021, zoals het maximaal conflictvrij maken van verkeerslichten-gereguleerde kruispunten (maatregel 3) en het inzetten op veilige schoolroutes en woon-werkroutes (maatregel 6). Hier zijn maximale synergiën te bekomen, die ertoe zouden moeten leiden dat er minder gevaarlijke punten op de dynamische lijst voorkomen.

De transparantie over de monitoring van de gevaarlijke punten is zeer miniem. Concreet publiceert de Vlaamse overheid jaarlijks de nieuwe dynamische lijst met gevaarlijke punten met een minimum aan informatie op haar websites¹¹⁷. Op die websites wordt gerapporteerd over de stand van zaken van de nieuwe dynamische lijst, namelijk hoeveel punten er al werden uitgevoerd, onderzocht, etc. Er is echter geen informatie over de vorige jaren, de vroegere dynamische lijsten zijn

¹¹⁵ Voor de historische punten was er de uitzondering van de effectevaluatie uit 2012 die rechtstreeks de databronnen gebruikte van de FOD Economie. De Pauw E., Daniels S., Brijs T., Hermans E., Wets G. *Het programma voor de herinrichting van de gevaarlijke punten op gewestwegen in Vlaanderen: een effectevaluatie* (RA-MOW-2011-021). Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, 2012.

¹¹⁶ Gespreksverslag AWW 30/04/2021, vraag 7.1.

¹¹⁷ <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten> en <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>.

ook niet meer beschikbaar¹¹⁸ en evenmin is er een overzicht van alle unieke punten over de jaren heen. Ook de jaarlijkse voortgangsrapporteringen van het VVP 2016 bevatten slechts fragmentarische informatie over de voortgang van de dynamische werking¹¹⁹. Wel is er over sommige concrete projecten informatie te vinden op de website en in de jaarverslagen van het AWV, of via de antwoorden op schriftelijke parlementaire vragen of vragen om uitleg in de commissie MOW¹²⁰, maar een systematische communicatie over het totaal aantal gevaarlijke punten sinds 2018 en de voortgang ervan ontbreekt dus. De informatieverstrekking naar het parlement en het publiek is dan ook zeer beperkt, onduidelijk en niet transparant. Bovendien doet dit de gedane verwezenlijkingen - de gevaarlijke punten die al werden aangepakt - onrecht aan.

5.3.4 Evaluatie dynamische werking

Het VVP 2016 kondigde een systematische monitoring en evaluatie aan van de (effecten van de) aangepaste gevaarlijke punten/wegsegmenten. De verantwoordelijkheid daarvoor lag bij het departement MOW en het AWV in samenwerking met de werkkamer Evaluatie van het VHV. De volgende aspecten zouden in de evaluatie aan bod komen:

- het aantal verkeersongevallen op de betrokken locaties/wegsegmenten, met aandacht specifiek voor kwetsbare weggebruikers, na heraanleg van de betrokken locaties/wegsegmenten;
- of de locatie na heraanleg nog gevaarlijk is;
- het aantal verkeersongevallen in de ruimere omgeving van de heraangelegde locaties/wegsegmenten.

Tot op heden is de aangekondigde monitoring en evaluatie niet uitgevoerd. Er lijken ook geen specifieke wegsegmenten te zijn opgenomen in de dynamische lijst, hoewel dat oorspronkelijk de bedoeling was.

Het VVP 2021 voorziet voorlopig in een vrij algemene interpretatie van evaluatie, namelijk dat de standaardisering van analyses voor en na (met inbegrip van gedragsanalyse of conflictobservatie) bij verkeersinfrastructuurprojecten input moet bieden op het vlak van de geleerde lessen én goede voorbeelden. Er zijn echter nog geen concrete maatregelen uitgewerkt die daar verder op ingaan.

Een wetenschappelijke evaluatie van de dynamische werking kan volgens het AWV pas uitgevoerd worden nadat de ongevallendata na aanpak van het gevaarlijk punt beschikbaar zijn. Aangezien de dynamische werking pas is gestart in 2018 zou dus gewacht moeten worden op de ongevallendata van 2019-2021 en vindt de evaluatie dan ten vroegste halfweg 2023 plaats. Een eerste evaluatie is echter nog niet ingepland, evenmin is al bepaald op welke data en design daarvoor zal worden gesteund. Net als bij de monitoring gaan noch het AWV, noch het departement MOW proactief aan de slag om de vereiste data te verzamelen en eerste analyses uit te voeren. Er kan immers al vroeger dan 2023 een eerste ruwe analyse gebeuren op basis van de prioriteitscores voor en na, voor alle punten waarvoor dit al bekend is, om vervolgens die data te verzamelen en de verdere evaluatie systematisch in te plannen.

¹¹⁸ Op de websites van het AWV en Vlaanderen.be zijn de data van de vorige jaren niet beschikbaar. Deze websites verwijzen ook niet naar het open data portaal van de Vlaamse Overheid waar de datasets zeer recent (april 2022) beschikbaar werden gesteld.

¹¹⁹ <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2016-2021>.

¹²⁰ Zie bijvoorbeeld vragen in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken naar aanleiding van de laatste gepubliceerde dynamische lijst, samengevoegde vragen 471 & 477 (2021-2022) op 28/10/2021, <https://www.vlaamsparlament.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1566827/verslag/1570867>.

5.4 Voorziene kost dynamische werking

Voor de aanpak van de gevaarlijke punten van de historische lijst en de dynamische werking wordt zowel een beroep gedaan op het VIF, het Verkeersveiligheidsfonds, het FFEU, als op de relancemiddelen, dit laatste vanaf het begrotingsjaar 2021. Rapportering over de middelen aangewend voor gevaarlijke punten van de dynamische lijst behoort niet tot de standaardrapporteringen van het AWV. De begrotingen, het GIP en de ondernemingsplannen van het AWV bevatten informatie over de middelen die voorzien zijn voor de aanpak van gevaarlijke punten. Die bronnen leveren echter maar partiële informatie. De budgetten voor gevaarlijke punten zijn immers ingegrepen in een breder pakket van uitgaven voor verkeersveiligheid. Het AWV werkt met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid met verschillende raamcontracten¹²¹. Een paar types daarvan zijn sterk, maar niet exclusief, gericht op de aanpak van de quick wins van de dynamische werking. Vooral de raamcontracten *Allerlei ingrepen en onderhoud van beperkte omvang ter verbetering van de verkeersveiligheid* en het meer recente type *Ingrepen voor aanpakken gevaarlijke punten, schoolroutes en aanleg toegankelijke bushaltes in kader van relancemaatregelen* dienen voor de aanpak van quick wins. De gevaarlijke punten waarvoor is beslist tot een structurele aanpak, hebben vanaf 2018 per project een aparte financiering, opgenomen in het GIP. Ook deze gegevens slaan enkel op de voorziene kost, niet op de realisatiekost. Tot nog toe zijn er slechts een beperkt aantal punten van de dynamische lijsten via een structurele, meestal complexere en dure ingreep aangepakt (zie 5.3.2).

Naar aanleiding van een aantal vragen om uitleg over de recentste dynamische lijst van gevaarlijke punten deelde de minister mee dat voor de jaren 2018-2020 een bedrag van 166 miljoen euro aan verkeersveiligheidsinfrastructuur was besteed¹²². Dat bedrag geeft geen correct beeld over de middelen voor de aanpak van gevaarlijke punten van de dynamische werking: voor de meeste individuele projecten in dit overzicht is geen link met de gevaarlijke punten van de dynamische lijsten¹²³. Bovendien gaat het bedrag van 166 miljoen euro over de *voorziene* investeringsmiddelen op het begrotingsartikel voor investeringen van het AWV en op het Verkeersveiligheidsfonds, en niet over de *vastleggingen* of de *vereffeningen*. Voor de jaren 2018-2020 filterde het AWV, op vraag van het Rekenhof, de *vastleggingen* voor infrastructurele verkeersveiligheidsingrepen en kwam op een totaal van 117,6 miljoen euro. 25,6 miljoen euro daarvan ging over vastleggingen voor projecten van de historische lijst, waardoor de aanwending voor gevaarlijke punten van de eerste 3 jaren van de dynamische werking niet hoger kan zijn dan 92,1 miljoen euro¹²⁴. Dat zou erop kunnen wijzen dat het gemiddelde jaarlijkse budget voor gevaarlijke punten in de dynamische werking beperkter is dan in het historisch programma. Volgens het AWV is dat bedrag evenwel een onderschatting omdat een project dat verschillende knelpunten wegwerkt (bv. verhogen veiligheid op een kruispunt en doorstroming op datzelfde kruispunt) aan verschillende rubrieken kan worden toegewezen¹²⁵. In het opvolgingsprogramma van het AWV is het echter niet mogelijk meer dan één rubriek toe te kennen per project(fase). Ook het GIP is op dit ogenblik nog steeds niet in staat om gedetailleerde informatie te leveren over de aanwending van de investeringsmiddelen.

¹²¹ Antwoord AWV van 8 december 2021, met oplijsting van alle types van raamcontracten met een rechtstreekse of onrechtstreekse link met verkeersveiligheid. Het gaat over 95 types.

¹²² Commissie MOW van 28 oktober 2021. Vragen om uitleg over de nieuwe dynamische lijst met zwarte verkeerspunten.

¹²³ Ook als overzicht van alle voorziene middelen voor verkeersveiligheidsinfrastructuur voldoet dit niet. Zo zijn de middelen van het FFEU voor de nog openstaande TV3V-projecten van de historische lijst niet meegeteld, terwijl uit andere data van het AWV blijkt dat dit om tientallen miljoenen gaat.

¹²⁴ Excel van AWV, bij antwoord van 4 november 2021. In dat bedrag zitten ook middelen voor onteigeningen en studies.

¹²⁵ Het investeringsprogramma van het AWV is ingedeeld rubrieken, naargelang de doelstellingen van de inzet van de middelen. De rubrieken *Kruispunten – Veiligheid* (Iv) en *Zones – Veiligheid* (Zv) zijn specifiek gericht op verkeersveiligheid. In het GIP zijn die twee rubrieken gekoppeld aan de hoofddoelstelling Veiligheid.

In de repliek op het begrotingsverslag 2022 van het Rekenhof erkende de Vlaamse Regering dit pijnpunt en engageerde ze zich om meer duidelijkheid te brengen in de verbanden tussen investeringen die aan verschillende doelstellingen kunnen worden gelinkt¹²⁶.

5.5 Conclusies

De dynamische werking voor gevaarlijke punten draagt bij tot de algemene doelstellingen van de verkeersveiligheidsplannen en de *Vision Zero*. De wetenschappelijke onderbouwing voor de opzet van de dynamische werking is miniem en al helemaal ontbrekend voor de werking met quick wins. Er worden weinig concrete doelstellingen geformuleerd over de dynamische lijst zelf, noch over het aantal aan te pakken te punten noch over het beschikbare budget.

Er is weinig transparantie over de opvolging en monitoring van de gevaarlijke punten. Jaarlijks is er een momentopname met de dynamische lijst, die weergeeft hoeveel gevaarlijke punten er in Vlaanderen zijn. In 2021 waren dat er 313, waarvan er 101 nieuw waren. Van die lijst zijn al 33% van de punten uitgevoerd of in uitvoering. Na 4 jaar dynamische werking zijn er 580 unieke gevaarlijke punten gedetecteerd die intern worden opgevolgd in een centrale opvolglijst. De helft van de unieke punten komt slechts eenmalig voor op een dynamische lijst, terwijl de andere helft hardnekkiger is en meermaals opnieuw voorkomt, 11% zelfs elk van de 4 jaren. De analyse van de centrale opvolglijst (laatste update oktober 2021) toont aan dat 232 gevaarlijke punten (40%) de status *werken in uitvoering of uitgevoerd* hebben, waarvan er eind 2020 slechts 125 waren aangepakt. De nieuwe opvolgingstool KIM heeft potentieel om de monitoring van de gevaarlijke punten in de toekomst te verbeteren. Met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel is het niet realistisch dat alle gevaarlijke punten op de centrale opvolglijst binnen een redelijke termijn worden aangepakt. Via prioritering zou de uitvoeringsplanning dynamischer kunnen worden. Het Rekenhof stelde echter vast dat de prioritering van gevaarlijke punten vooral focust op snelheid, waardoor het mogelijk is dat punten die eenmalig op een dynamische lijst voorkomen, voorrang krijgen op hardnekkige punten.

Tot op heden werd nog geen evaluatie van de dynamische werking uitgevoerd, staat dit ook niet op de planning en evenmin is al bepaald op welke data en design daarvoor zal worden gesteund.

Hoewel verkeersveiligheid een van de belangrijkste doelstellingen binnen het beleidsdomein MOW is, volgt het AWW de budgettaire afwikkeling van de gevaarlijke punten van de dynamische werking niet op een gedetailleerde manier op en heeft het geen zicht op het geheel van de uitgaven voor verkeersveiligheidsinfrastructuur. Tussen 2018 en 2020 zou een bedrag van 92,1 miljoen euro zijn vastgelegd voor de gevaarlijke punten van de dynamische werking. Dat zou erop kunnen wijzen dat het gemiddelde jaarlijkse budget voor gevaarlijke punten in de dynamische werking beperkter is dan in het historisch programma.

¹²⁶ De begroting 2022 bevat voor ruim een half miljard investeringen in verkeersveiligheid, maar dat is niet transparant terug te vinden, noch in de begroting zelf, noch in het GIP. In de repliek op het begrotingsverslag van het Rekenhof zei de Vlaamse Regering daarover dat verschillende investeringen in het GIP kunnen worden gelinkt aan meerdere doelstellingen, waaronder ook verkeersveiligheid. Zo hebben investeringen in kwalitatieve fietsinfrastructuur en gevaarlijke punten bv. een belangrijke verkeersveiligheidscomponent. VR 2021 0312 DOC.BO2022, p. 45.

Hoofdstuk 6

Algemene conclusies

Verkeersveiligheid is sinds 2001 een beleidsprioriteit voor Vlaanderen. Opeenvolgende beleidsplannen stelden ambitieuze doelstellingen voorop, met als ultiem doel *Vision Zero*: nul verkeersdoden in 2050. De verkeersveiligheid verbeterde de laatste decennia sterk, maar de doelstellingen voor verkeersdoden en zwaargewonden zijn nooit behaald. Hoewel het nog zeer zware inspanningen zal vergen om *Vision Zero* te bereiken, reduceerde het recentste verkeersveiligheidsplan (VVP 2021) de tussentijdse doelstellingen. Dat beleidsplan kwam bovendien tot stand zonder evaluatie van het voorgaande. Evidence-based beleid wordt weliswaar sterk onderschreven in de VVP's, maar is nog onvoldoende doorgedrongen in de praktijk. Ook is de onderzoeksagenda uit het VVP 2016 maar zeer beperkt uitgevoerd en voor het VVP 2021 is pas recent een shortlist goedgekeurd. Recent werd een nieuwe governancestructuur geïntroduceerd, met het departement MOW als regisseur. Het AWW blijft verantwoordelijk voor de beleidsuitvoering, maar heeft geen structurele inbreng meer in de beleidsvoorbereiding en -evaluatie.

De aanpak van gevaarlijke punten via het historisch programma en via de dynamische werking moet samen met tal van andere reguliere maatregelen bijdragen tot een betere verkeersveiligheid. Het historisch programma van 2002, waarbij 800 gevaarlijke punten in 5 jaar tijd zouden worden aangepakt, zal volgens de huidige planning pas 22 jaar na de start volledig zijn uitgevoerd. Voor 199 locaties, dus voor 1 op de 4 punten in het historisch programma, werd niet gekozen voor een infrastructurele aanpak, maar voor een kleine ingreep. De monitoring van het historisch programma die TV3V en het AWW tussen 2007 en 2013 uitvoerden, gaf voor 2010 een positief resultaat, maar was beperkt tot een vergelijking van de prioriteitscores voor en na aanpak, en tot de projecten met een structurele aanpak, dus zonder de kleine ingrepen. De berekeningen van het Rekenhof, uitgevoerd op 711 punten en inclusief kleine ingrepen, bevestigden een reductie van de prioriteitscores. In 2011, halverwege het gevaarlijkepuntenprogramma, vond de enige wetenschappelijke effectevaluatie plaats, opnieuw zonder de kleine ingrepen. Die effectevaluatie bevestigde het nut van het programma, maar raadde verder onderzoek aan naar de toegevoegde waarde van de typeoplossingen. Er gebeurde echter geen verder onderzoek meer en ook een eindevaluatie bleef uit.

In 2018 startte de Vlaamse overheid met de aanpak van gevaarlijke punten via een jaarlijkse dynamische lijst. Door jaarlijks de nieuwe gevaarlijke punten op te sporen en met quick wins te werken, wilde de overheid gevaarlijke punten sneller aanpakken. Er worden echter weinig concrete doelstellingen geformuleerd voor de dynamische lijst zelf, noch voor het aantal aan te pakken te punten, noch voor het beschikbare budget.

Jaarlijks is er een momentopname met de dynamische lijst, die weergeeft hoeveel gevaarlijke punten er in Vlaanderen zijn. In 2021 waren dat er 313, waarvan er 101 nieuw waren. Na 4 jaar dynamische werking staan er al 580 unieke gevaarlijke punten op de interne centrale opvolglijst. 149 punten, of 26% van de unieke punten in de dynamische lijsten, kwamen ook voor op de historische lijst. 232 gevaarlijke punten (40%) hebben de status *werken in uitvoering of uitgevoerd*, waarvan er eind 2020 minstens 125 waren aangepakt. Met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel is het niet realistisch dat alle gevaarlijke punten op de centrale opvolglijst binnen een redelijke termijn worden aangepakt. Het AWW benut de dynamische werking nog onvoldoende.

Zo stelde het Rekenhof vast dat de prioritering van gevaarlijke punten vooral focust op snelheid, waardoor het mogelijk is dat punten die eenmalig op een dynamische lijst voorkomen, voorrang krijgen op hardnekkige punten. Er is zeer weinig transparantie over de opvolging en monitoring van de dynamische lijsten. De nieuwe opvolgingstool KIM heeft wel potentieel om de monitoring in de toekomst te verbeteren. Tot op heden werd nog geen tussentijdse evaluatie van de dynamische werking uitgevoerd en staat dit ook niet op de planning.

Het AWW kon de exacte kostprijs van het historisch programma niet verschaffen. Wel is duidelijk dat de totale kosten bij de volledige afwerking ongeveer één miljard euro zullen bedragen. Over de kostprijs van de aanpak van gevaarlijke punten van de dynamische werking is er nog meer onduidelijkheid. Waar het historisch programma nog maximaal als geheel werd opgevolgd, is dat in de huidige werking niet meer het geval. De voorziene middelen zitten verspreid over het GIP voor de structureel aangepakte projecten en voor de quick wins in de kredieten voor raamcontracten. Tussen 2018 en 2020 zou nauwelijks 92 miljoen euro zijn vastgelegd voor de gevaarlijke punten van de dynamische lijst. Hierdoor lijkt het gemiddelde jaarlijkse budget voor gevaarlijke punten in de dynamische werking beperkter dan in het historisch programma. De hoge maatschappelijke kost van verkeersongevallen onderstreept het belang van de aanpak van gevaarlijke punten en het voeren van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid.

Hoofdstuk 7

Aanbevelingen

Aanbeveling	Gericht aan	Zie punt
1. Verkeersveiligheidsbeleid		
1.1. Voldoende ambitieuze tussentijdse doelstellingen formuleren om Vision Zero tegen 2050 te kunnen halen.	Vlaamse overheid (VO)	2.1
1.2. Maatregelen tijdig afstemmen op doelstellingen en bijsturen op basis van permanente evaluatie.	VO	2.1; 2.3.1; 2.3.3
1.3. Een duidelijke onderzoeks- en beleidscyclus opmaken en uitvoeren. Opeenvolgende onderzoeksagenda's baseren op de grondige evaluatie van beleidsplannen. Nieuwe onderzoeksagenda's opmaken in functie van beleidsbepaling. Onderzoeksagenda en beleidsplannen elkaar wederzijds laten voeden.	VO	2.3.2
1.4. Verschillende reactieve en proactieve maatregelen evalueren in het verkeersveiligheidsbeleid in functie van de kosten-baten en bijdrage aan verkeersveiligheid.	VO	2.3.3
1.5. Evidence-based beleid in de praktijk brengen en monitoring- en evaluatiereflex op permanente basis uitbouwen.	VO	2.3.2; 4.2; 5.3
1.6. Verkeersveiligheid altijd laten primeren bij beleidskeuzes, wat moet blijken uit de genomen maatregelen en de uitvoering.	VO	2.3.1; 2.3.3
2. Governance en organisatie		
2.1. De noodzakelijke VTE's inzetten om de regierol van het departement MOW waar te maken.	VO	2.4.1
2.2. De nieuwe governancestructuur moet daadkrachtig optreden, zichzelf tijdig evalueren en indien nodig bijsturen. Relevante actoren zoals het AWV moeten maximaal betrokken worden.	VO	2.4
2.3. Duidelijkheid brengen bij investeringen die gelinkt zijn aan verschillende doelstellingen, GIP opwaarderen tot performante realisatietool, stappen zetten in realisatie prestatiebegroting.	VO	5.4
2.4. Inzetten op performanter kennisbeheer en datasystemen, en systematische uitwisseling tussen AWV en dept MOW.	AWV, dept. MOW	4.3

Aanbeveling	Gericht aan	Zie punt
2.3. Nieuwe data-architectuur implementeren en opmaakproces optimaliseren	Dept MOW	5.2.1
3. Historisch programma		
3. 1. Het historisch programma zo vlug mogelijk afwerken en de kosten verder beheersen. Voor de projecten in ontwerpfase eerst de toegevoegde waarde van uitvoering nagaan.	AWV	3.2; 3.3
3. 1. Een eindevaluatie van het historisch programma uitvoeren, waarbij vooral het effect wordt nagegaan van de soort ingrepen en de type-oplossingen.	VO	4.2; 4.1.2
4. Dynamische werking		
4. 1. Een transparante werking opzetten van de dynamische lijsten voor monitoring, evaluatie, budget en communicatie.	VO	5.3.3
4. 1. De dynamische werking van de lijsten bewaken. Daarvoor dient het AWV beter te prioriteren via een doorgedreven permanente monitoring en analyse. Hardnekkige punten (punten die meermaals punten voorkomen op de jaarlijkse dynamische lijst) en punten met een hoge prioriteitscore moeten daarbij voorrang krijgen op de eenmalige punten of punten met lage prioriteitscores. Alle punten moeten worden opgevolgd, maar de operationele planning moet steunen op voldoende onderbouwde prioritering. Er moet worden nagegaan of een punt na een aanpak via quick win nog voldoende potentieel heeft op verbetering om de geplande structurele ingreep, inclusief de kostprijs, te verantwoorden.	AWV	5.3.3
4. 1. Het opvolgingssysteem in KIM verder uitwerken met het oog op permanente monitoring en evaluatie, en op een performantere data-uitwisseling tussen de entiteiten voor de dynamische lijst.	AWV, dept MOW	5.3.3
4. 1. Een effectevaluatie opzetten, waarbij de quick wins, de structurele ingrepen en de punten met een dubbele aanpak worden geëvalueerd.	VO	5.3.4

Hoofdstuk 8

Reactie van de minister

Op 15 april 2022 heeft de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken haar reactie op het ontwerp van auditrapport bezorgd (zie [bijlage 2](#)).

De minister uitte haar dank voor de inspanningen en de feedback. Ze stemde in met de conclusies en de aanbevelingen. De minister zal samen met de administratie bekijken op welke manier ze de aanbevelingen zal implementeren. De analyse van het Rekenhof kan volgens haar alleszins een belangrijke insteek zijn om de aanpak van de gevaarlijke punten te optimaliseren. Ze gaf niet voor alle aanbevelingen aan hoe ze hieraan tegemoet zal komen. Vooral de aanbevelingen over het verkeersveiligheidsbeleid en het evaluatielook daarbinnen bleven onderbelicht. Ook de aanbeveling over de personeelscapaciteit en de regierol van het departement kreeg geen commentaar of engagement.

De minister bevestigde dat het AWV niet structureel is betrokken in de Taskforce Verkeersveiligheid. Het AWV kreeg volgens de minister wel de kans input te leveren op de draftversie van het VVP en wordt ook betrokken bij relevante agendapunten. Het Rekenhof kreeg echter geen documenten die dat bevestigen. Dat er ondertussen een shortlist voor de onderzoeksagenda bepaald werd, is positief, maar het Rekenhof mist nog de definitieve lijst en de concrete uitwerking en timing ervan.

De minister gaf aan dat ze, zoals aanbevolen, de laatste punten uit het historisch programma zal aanpakken binnen deze legislatuur. Daarbij vermeldde ze niet of ze de toegevoegde waarde zal nagaan van de projecten die nog in de ontwerpfase zitten. De minister wil ook de aanbevolen eind-evaluatie van het historisch programma uitvoeren. Het Rekenhof raadt aan die evaluatiestudie zo snel mogelijk op te nemen in de onderzoeksagenda.

Verder bevestigde de minister dat het inzetten op quick wins een beleidskeuze is, maar ze leverde geen wetenschappelijk bewijs om die keuze te onderbouwen. Ze verbond zich ertoe de aanbevolen effectevaluatie uit te voeren om de quick wins, de structurele ingrepen en de punten met een dubbele aanpak te evalueren.

De minister wees op het nut van de dynamische lijsten, zowel om de gevaarlijke punten in kaart te brengen als om ze aan te pakken. Het Rekenhof betwist de dynamische werking en de methodiek niet, meer nog, de dynamische werking zou moeten worden versterkt. Het Rekenhof pleit er vooral voor hardnekkige punten prioritair aan te pakken.

De minister vindt het vermelde bedrag voor de dynamische werking een onderschatting en gaf aan dat er veel bijkomende middelen (o.a. via het Relanceplan) worden vrijgemaakt voor verkeersveiligheid in het algemeen. Het Rekenhof betreurt dat de minister de bedragen zonder onderbouwing heeft vernoemd en verder geen link legt met de aanbeveling om meer duidelijkheid te brengen bij investeringen die gelinkt zijn aan verschillende doelstellingen. Ook op de aanbeveling om het GIP op te waarderen tot een performante realisatietool, zoals vooropgesteld in het

regeerakkoord en in de repliek op het begrotingsonderzoek 2022 van het Rekenhof, ging de minister niet in.

De minister verwacht dat KIM een verbetering zal meebrengen voor de monitoring van de gevaarlijke punten, o.a. door de ontdubbeling van de status *uitgevoerd* en *in uitvoering*. Ze wil verder inzetten op de optimalisering van de monitoring en rapportering, o.a. door de aangepakte punten van de Werkvennootschap en Lantis op te nemen in KIM.

De minister ging in haar antwoord verder dan de scope van de audit en lichtte haar vernieuwde aanpak MIA toe. Het is echter nog te vroeg om uitspraken te doen over de bijdrage van MIA aan de algemene verkeersveiligheid. Het antwoord van de minister over de prioritering toont aan dat er vele projecten en maatregelen zijn die breder gaan dan enkel de gevaarlijke punten. Hoewel het Rekenhof de mogelijke synergiën waardeert, kan het grote aantal projecten en maatregelen een optimale prioritering binnen de dynamische werking bemoeilijken.

De commentaar van de minister is in het verslag verwerkt.

Bijlage 1

Casestudy A12

1 Inleiding



Deze casestudy over de gevaarlijke punten op de A12 schetst een stuk van de historiek rond het beleid van gevaarlijke punten van 2000 tot nu. Het Rekenhof heeft om verschillende redenen voor dit specifiek wegsegment van de A12 gekozen. Ten eerste bevat deze weg verschillende gevaarlijke punten die zowel op de historische lijst als (opnieuw) in de dynamische werking opdoken. Ten tweede toont deze case dat gevaarlijke punten in de loop der jaren met verschillende ingrepen werden aangepakt. Ten derde werd op dit wegsegment een evaluatie uitgevoerd na een nieuwe aanpak van een aantal punten. Die evaluatie is zeker een good practice, maar toonde aan dat de keuze voor verkeersveiligheid ten opzichte van doorstroming nog steeds niet vanzelfsprekend is. Verschillende bevindingen uit de audit komen dus in deze casestudy aan bod.

De A12 is een gewestweg die zich uitstrekt van Antwerpen tot Brussel, met statuut primaire weg van categorie I. Dat de gewestweg vele ongevallen kende en moest worden aangepakt, was algemeen bekend. Van belang is ook dat er naast de A12 een parallelweg loopt, de Boomsesteenweg of de N177, namelijk in het tracé tussen het viaduct van Wilrijk tot Boom. In dat tracé kunnen ongevallen op de A12 zowel op de A12 zelf zijn voorgekomen als op de N177, vaak omdat ze voorvallen op kruispunten tussen de twee wegen.

2 Gevaarlijke punten op de A12 opgenomen in het historisch programma

2.1 Algemeen

Bij de opmaak van de historische lijst (op basis van de ongevallengegevens 1997-1999) werden 17 gevaarlijke punten gedetecteerd die op de A12 zijn gelegen tussen Antwerpen en Brussel. Daarvan bevinden zich 14 gevaarlijke punten in de provincie Antwerpen en 3 in de provincie Vlaams-Brabant (punten in Meise en Londerzeel). De 17 gevaarlijke punten met hun prioriteitscores en de aanpak staan in de onderstaande tabel.

Bij de 17 gevaarlijke punten zitten enkele punten met zeer hoge prioriteitscores. 3 ervan zaten bij de opmaak van de historische lijst zelfs bij de hoogste 50 prioriteitscores (projectnummers TV3V 1003, 1010 en 1016). Bovendien kan over de tijd heen (ongevallenlijsten periode 1996-2019) worden vastgesteld dat die 3 punten op nummer 1, 2 en 3 staan in de lijst van de 17 punten op de A12 met het hoogste aantal ongevallen.

Bij de aanvang van de historische lijst werd voor alle 800 punten onderzocht welke aanpak zou worden uitgewerkt. In 2006 maakte TV3V een streefbeeldstudie op voor het traject tussen Boom en Antwerpen¹²⁷. Daarin werd voorgesteld alle kruispunten om te vormen tot ongelijkvloerse kruisingen. De streefbeeldstudie raamde de kostprijs daarvan op 120 miljoen euro. De voorgestelde oplossingen werden niet uitgevoerd vanwege de hoge kostprijs en een gebrek aan draagvlak bij de betrokken gemeenten voor de noodzakelijke circulatiemaatregelen¹²⁸. Voor een aantal punten op de A12 werd wel een kleine ingreep uitgevoerd, zoals de streefbeeldstudie ook voorstelde. Uit de onderstaande tabel blijkt dat 12 gevaarlijke punten (of 71% van de punten op de A12) een kleine ingreep kregen. Meestal bestond die uit een aanpassing van de verkeerslichten. Bij de overige 5 (of 29%) werden grotere infrastructuurwerken uitgevoerd. Alle ingrepen werden uitgevoerd vóór 2011.

In het historisch programma was er geen monitoring voor de kleine ingrepen en werd de reductie van de prioriteitscore niet berekend. Daardoor werd niet onderzocht of de punten op de A12 dankzij de kleine ingrepen minder gevaarlijk waren geworden. Op vraag van het Rekenhof heeft het departement MOW tijdens deze audit voor de gevaarlijke punten van het historisch programma de prioriteitscore na aanpak opnieuw berekend (zie 4.1.2). De berekening gebeurde op basis van de allerlaatste ongevalgegevens (2017-2019)¹²⁹ en hield dus geen rekening met het jaartal waarin de aanpak gebeurde en ook niet met het aantal jaren dat het gevaarlijk punt al in werking is na de aanpak. Bovendien kunnen deze cijfers ook geen rekening houden met een gewijzigde omgeving en gewijzigde verkeersintensiteiten op de A12. Het departement MOW nam in zijn berekening zowel de structurele ingrepen als de kleine ingrepen mee¹³⁰. Het Rekenhof voerde geen wetenschappelijke analyse uit, maar wel een eerste en ruwe vergelijking van de data.

De prioriteitscore na aanpak in de onderstaande tabel laat zien dat de aanpak van de punten tot gemengde resultaten heeft geleid. Bij negen gevaarlijke punten is de prioriteitscore effectief sterk gedaald (met meer dan 15), bij twee punten tot zover dat er zelfs geen letselongevallen meer voorkwamen in 2017-2019. Bij vier punten is de prioriteitscore maar licht gedaald (minder dan 15) en bij vier punten is de score zelfs hoger na de aanpak met een stijging tussen 0 en 12.

Tabel 1 – Overzicht van de 17 gevaarlijke punten op de A12

TV3V projectnr	Gemeente	Naam eerste weg; naam kruisende weg	Gewogen prioriteitscore voor aanpak	Gewogen prioriteitscore na aanpak	Soort ingreep	Gekozen oplossing
1003	Aartselaar	Boomsesteenweg; Cleydaallaan	94	106,2	Kleine ingreep	VLCC ¹³¹ aanpassingen
1016	Aartselaar	Boomsesteenweg; Langlaarsteenweg/De Bist	70	51	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen
1026	Aartselaar	Boomsesteenweg; Helststraat/Guido Gezellestraat	45	52,1	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen

¹²⁷ Studieopdracht Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Streefbeeld A12. 24 mei 2006. De studie liep van het Olympiadekruispunt in Antwerpen tot en met het op- en afrittencomplex in Boom, over het grondgebied van Boom, Rumst, Aartselaar, Schelle en Antwerpen.

¹²⁸ Bron: streefbeeld A12 uit 2006 met adviezen en reacties van de betrokken gemeenten.

¹²⁹ Deze scores werden bekomen op basis van de recentst gelokaliseerde letselongevallen van de jaren 2017, 2018 en 2019 voor alle gevaarlijke punten, waarbij de nieuwe berekeningswijze is gebruikt, namelijk '531-score' met toepassing van de verhogingsfactor van 1,7 voor de voetgangers, fietsers en bromfietsers.

¹³⁰ Dit is in tegenstelling met de beperkte monitoring in het historisch programma waar voor de kleine ingrepen geen nieuwe prioriteitscores werden berekend, zie 4.1.1).

¹³¹ VLCC: verkeerslichtencoördinatiescomputer.

TV3V projectnr	Gemeente	Naam eerste weg; naam kruisende weg	Gewogen prioriteitscore voor aanpak	Gewogen prioriteitscore na aanpak	Soort ingreep	Gekozen oplossing
1029	Aartselaar	Boomsesteenweg; Leugstraat/Vluchtenburgstraat	43	45,2	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen
1162	Aartselaar	Boomsesteenweg; Wegvak N177 ten zuiden Cleydaallaan	20	3	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen
1161	Aartselaar	Boomsesteenweg; N177 wegvak ten zuiden van Helststraat	20	1,7	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen
1010	Antwerpen	Boomsesteenweg; Atomiumlaan	63	14,1	Kleine ingreep	Conflictvrije regeling met VLCC
1163	Antwerpen	na viaduct rechts; Jan Van Rijswijklaan - Populierenlaan - Jan De Voslei - VII-Olympiadelaan	23	14,1	Kleine ingreep	Vernieuwing kruispunt
1114	Boom	Antwerpsestraat; Beukenlaan	40	11,5	Uitgevoerd	VRI klassiek+infra
1239	Boom	Antwerpsestraat; Kunstlaan	21	7,8	Uitgevoerd	VRI klassiek+infra
1155	Rumst	Antwerpsestraat; Pierstraat	22	33,1	Kleine ingreep	Middeneiland en sorteerstroken + terugkeerbeweging
1140	Schelle	Boomsesteenweg; Wegvak N177 ten noorden Brandekensweg	27	6,1	Kleine ingreep	VLCC aanpassingen
1022	Willebroek	Koningin Astridlaan; Breendonkstraat	52	46,4	Uitgevoerd	VRI conflictvrij+infra
1159	Willebroek	Koning Leopoldlaan; Bessemstraat	20	0	Uitgevoerd	Afsluiten
2017	Londerzeel	Boomsesteenweg; Mechelsestraat, Autostrade, Technologielaan	31	1	Kleine ingreep	Zie 2119
2119	Londerzeel	Boomsesteenweg; Technologielaan	25	0	Kleine ingreep	Aanpassing wegindeling
2010	Meise	Boomsesteenweg; Autostrade, Autoweg, Kerkhofstraat, Patattestraat	29	25	Uitgevoerd	VRI conflictvrij+infra

Bron: AWW

De onderstaande tabel geeft het gemiddelde weer van de prioriteitscores van de 17 punten, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de prioriteitscores voor aanpak, na aanpak en het verschil. Het gemiddelde reductiepercentage van de prioriteitscores is 45%. In vergelijking met de volledige historische lijst van 800 punten, waar het totale gemiddelde reductiepercentage 76,64% bedraagt, scoren de punten van de A12 hier slecht (zie 4.1.2). Er is gemiddeld minder verbetering dan bij de andere gevaarlijke punten. Ook deze eerste resultaten geven duidelijk aan dat het nodig is om beter te evalueren en na te gaan welke ingrepen het meest effect hebben in bepaalde verkeerssituaties.

Tabel 2 – Overzicht prioriteitscores van de 17 gevaarlijke punten op de A12

	Prioriteitscore VOOR	Prioriteitscore NA	Verschil prioriteitscore
Gemiddelde	37,9	24,8	13,2
Minimum	20	0	-12,2
Maximum	94	106,2	48,9
Mediaan	29	14,1	17
Modus	20	0	
Totaal	645	421,2	223,8
Reductiepercentage			45%
N			17

Bron: dept. MOW en AWV, analyse Rekenhof, Prior voor= prioriteitscore voor aanpak; Prior na = prioriteitscore punt (data 2017-2019)

Verder heeft het Rekenhof de ongevalgegevens op de A12 in kaart willen brengen. In de periode 1996-2019 gebeurden voor de 17 punten van de A12 in totaal 1.575 ongevallen. Dat heeft geleid tot 33 doden, 288 zwaargewonden en 2.211 lichtgewonden (zie onderstaande tabel).

Tabel 3 – Overzicht aantal ongevallen, doden, zwaargewonden en lichtgewonden op de 17 gevaarlijke punten op de A12 van de historische lijst (periode 1996-2019)

	Totaal periode 1996-2019	Geschatte kost verkeersongevallen in miljoen euro
Aantal ongevallen	1.575	
Aantal doden	33	224,7
Aantal zwaargewonden	288	297,5
Aantal lichtgewonden	2.211	164,7
Totaal geschatte kosten		686,9

Bron: VIAS institute, dept. MOW en AWV, berekeningen Rekenhof

Specifiek voor de historische gevaarlijke punten op de A12, berekende het Rekenhof de geschatte maatschappelijke kosten van de verkeersongevallen (zie [punt 2.2.2](#)). Voor de A12 komt het totale bedrag op 687 miljoen euro aan geschatte maatschappelijke kosten in 24 jaar. De berekening is niet bijgesteld met de consumptie-index en moet worden beschouwd als een ruwe inschatting van de grootorde van de geschatte kosten.

De volgende tabel laat voor elk van de 17 gevaarlijke punten op de A12 het aantal ongevallen, doden, zwaargewonden en lichtgewonden zien. Bovendien werden de cijfers ruwweg opgesplitst in de periode voor aanpak (1996-2011) en na aanpak (2012-2019). Als kanttekening moet worden opgemerkt dat de periode voor (16 jaar) en de periode na (8 jaar) niet zomaar met elkaar kunnen vergeleken worden en het bovendien over een lange periode gaat waarin andere factoren, zoals de algemene dalende trend in ongevallen, moet worden meegenomen. Na 2011 vielen er toch nog 8 doden, 75 zwaargewonden en 706 lichtgewonden. Ook in de geschatte kosten zien we duidelijk een afname van de kosten in de periode 2012-2019, namelijk 185 miljoen euro ten opzichte van de periode 1996-2011, 502 miljoen euro.

Tabel 4 – Overzicht aantal ongevallen, doden, zwaargewonden en lichtgewonden op de A12, opgesplitst in de periodes 1996-2011 (voor aanpak) en 2012-2019 (na aanpak)

TV3V projectnr	VOOR				NA			
	Ongevallen 1996-2011	Doden 1996- 2011	Zwaar- gewonden 1996-2011	Licht- gewonden 1996-2011	Ongevallen 2012-2019	Doden 2012- 2019	Zwaar- gewonden 2012-2019	Licht- gewonden 2012-2019
1003	169	1	37	234	103	0	17	160
1010	134	3	28	209	26	2	4	35
1016	123	1	22	161	76	1	14	103
1022	116	1	28	151	33	2	10	58
1026	81	1	12	112	47	1	4	61
1029	85	1	19	115	54	1	6	83
1114	42	0	6	55	17	0	1	18
1140	23	1	4	33	8	0	0	10
1155	50	0	6	69	41	0	4	61
1159*	23	1	10	44	7	0	4	5
1161**	16	0	2	29	5	0	0	9
1162**	22	2	6	25	13	0	3	13
1163	66	2	4	86	28	0	3	28
1239	30	1	7	32	14	0	2	14
2010	71	4	11	129	28	1	3	38
2017	8	2	8	7	4	0	0	10
2119	12	4	3	14	0	0	0	0
Totaal	1.071	25	213	1.505	504	8	75	706
Totaal geschatte kosten (miljoen euro)	502	170	220	112	185	55	77	53
Totaal geschatte kosten tracé Wilrijk-Boom (miljoen euro)	231	47	121	62	113	34	46	33

* uitgebreid met directe omgeving

** uitgebreid (N17 en A12)

Bron: dept. MOW

2.2 Tracé Wilrijk-Boom op de A12

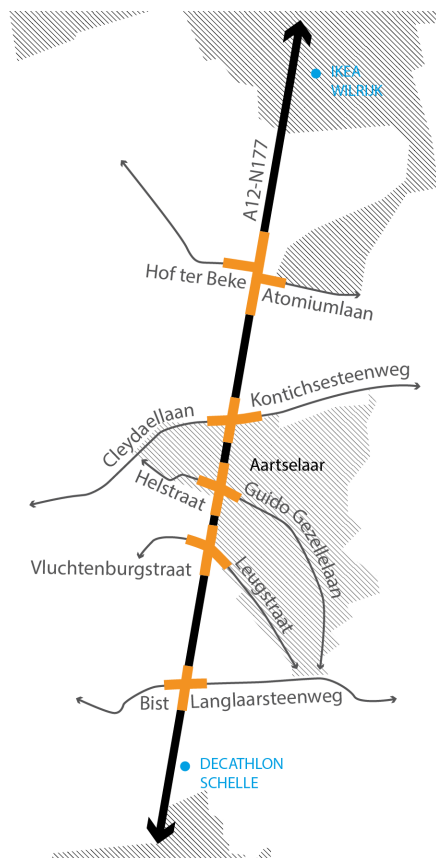
Het merendeel van de ongevallen (898 van de 1575 ongevallen tussen 1996 en 2019) speelt zich af op een specifiek, relatief kort stuk van de A12, namelijk het wegsegment vanaf het viaduct van Wilrijk en de insleuving in Boom (het tracé Wilrijk-Boom). Op dat traject van iets meer dan 3 kilometer liggen 5 gevaarlijke kruispunten met de meeste ongevallen en de overwegend hoogste prioriteitscores, ook over de jaren heen. Voor dit tracé wordt de totale kost van de verkeersonveiligheid dan ook geschat op 345 miljoen euro, of 50% van de geschatte kost op de A12. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de 5 punten en figuur 1 toont de kruispunten op de kaart.

Tabel 5 – Overzicht van de vijf kruispunten op het tracé Wilrijk-Boom

TV3V project-nr	Gemeente	Naam eerste weg	Naam kruisende weg	Gewog. prior. voor aanpak	Gewog. prior. na aanpak
1010	Antwerpen	Boomsesteenweg	Atomiumlaan	63	14,1
1003	Aartselaar	Boomsesteenweg	Cleydaallaan	94	106,2
1026	Aartselaar	Boomsesteenweg	Helststraat/ Guido Gezellestraat	45	52,1
1029	Aartselaar	Boomsesteenweg	Leugstraat/ Vluchtenburgstraat	43	45,2
1016	Aartselaar	Boomsesteenweg	Langlaarsteenweg/De Bist	70	51

Bron: dept. MOW

Figuur 1: Overzicht van de vijf kruispunten op het tracé Wilrijk-Boom



Voor de 5 gevaarlijke kruispunten op het tracé koos het AWW voor een kleine ingreep, namelijk aanpassen van de verkeerslichtenregeling. De streefbeeldstudie van 2006 stelde voor de betrokken punten een oplossing voor op korte termijn (tussen 2005 en 2010), op middellange termijn (tussen 2010 en 2015) en op lange termijn (na 2015). De na 2006 uitgevoerde kleine ingrepen bleken echter onvoldoende te zijn, wat wordt aangetoond door de hoge frequentie van ongevallen die er nog altijd voorkomen en de hoge geschatte kosten van deze verkeersonveiligheid, namelijk 113 miljoen euro.

Van 2011 tot het voorjaar 2019 werd op de A12 geen actie meer ondernomen op het terrein voor 16 van de 17 gevaarlijke punten. Enkel voor punt 1010, het kruispunt Atomiumlaan, werd in 2019 nog een infrastructurele aanpassing opgeleverd om conflicten met de oversteekbewegingen te verminderen. Nochtans waren er op 4 van de 5 punten van het tracé Wilrijk-Boom ook na de aanpak met een kleine ingreep heel wat ongevallen, met

een zware tol aan doden, zwaar- en lichtgewonden¹³². In 2017 werd een conceptstudie opgemaakt voor het tracé Wilrijk-Boom met als doel de mobiliteitsknoop op een meer kostenefficiënte wijze op te lossen¹³³. De studie onderzocht of de bestaande kruispunten ongelijkgronds konden worden gemaakt door de aanleg van bruggen of tunnels. Uit de studie bleek een voorkeur voor de aanleg van tunnels wegens de betere ruimtelijke inpassing en het betere akoestische comfort voor omwonenden. Door de complexiteit van die voorkeur waren het voorziene studiebudget en de timing niet toereikend voor een verdere uitwerking ervan en werd besloten de studie stop te zetten. Daardoor werd er ook geen nieuwe aanpak voorgesteld voor het volledig tracé van de A12.

3 Dynamische werking

Sinds de start van de dynamische werking in 2018 komen elk jaar opnieuw verschillende gevaarlijke punten van de A12 op de jaarlijkse dynamische lijst. Het was niet eenvoudig de punten van de jaarlijkse dynamische lijsten te koppelen aan de punten uit de historische lijst. De gevaarlijke punten in de dynamische lijsten zijn geen unieke punten, maar worden bij elke ongevallenlijst opnieuw berekend op basis van het aantal ongevallen in een bepaalde ruimtelijk aggregatie¹³⁴. Daardoor liggen gevaarlijke punten niet altijd op exact dezelfde locatie over de jaren heen. Dat zorgt voor moeilijkheden in de monitoring en de opvolging van de gevaarlijke punten in Vlaanderen (zie ook 4.1.3).

Uit de analyse van de lijst van het Team Verkeersveiligheid¹³⁵, met een vergelijking tussen punten die zowel op de historische als op de dynamische lijsten voorkomen, blijken 8 gevaarlijke punten van de A12 van de historische lijst, opnieuw op de dynamische lijsten voor te komen. 47% van de gevaarlijke punten op de A12 uit het historisch programma kwamen opnieuw voor op de dynamische lijsten, terwijl dat voor het hele historisch programma maar 18% was (zie 5.3.1). Die 8 punten omvatten ook de 5 gevaarlijke punten van het tracé Wilrijk-Boom. Verder komen er ook 8 nieuwe punten op de A12 of de parallelweg N177 voor¹³⁶, wat het totaal aantal gevaarlijke punten op de A12 in de verschillende dynamische lijsten op 16 brengt.

Het Rekenhof beschikte enkel over de gegevens van de centrale opvolglijst van het AWV (update november 2020) om de status *uitgevoerd* na te gaan van deze gevaarlijke punten¹³⁷. Er moet worden gekeken naar de categorie en het jaartal van quick win (zie tabel 6). Op basis daarvan kan vastgesteld worden dat er eind november 2020 al 10 van de 16 gevaarlijke punten op de centrale opvolglijst met een quick win waren aangepakt. Echter al die gevaarlijke punten, behalve 1, zullen normaal gezien ook nog een grotere ingreep krijgen. Bij de overige gevaarlijke punten worden werken gepland (3 projecten) of worden de punten nog onderzocht (4 projecten).

¹³² Tussen 2012 en 2019 deden er zich op de 5 punten van het tracé Wilrijk-Boom 306 ongevallen voor, met 5 doden, 45 zwaar-gewonden en 442 lichtgewonden, zie tabel 4.

¹³³ Conceptstudie voor herinrichting van de A12 te Aartselaar en Wilrijk-Zuid tot primaire weg.

¹³⁴ Nota methodologie 'Bron van ongevalgegevens', departement MOW, Team Verkeersveiligheid.

¹³⁵ Lijst verkregen van het Team Verkeersveiligheid op 11/10/2021, Excel 'GP uit hist lijst die ook op dyn lijst staan'.

¹³⁶ 2 punten kunnen locatiegewijs worden toegewezen aan één historisch punt, namelijk aan het project 1163. Het Rekenhof volgt hier evenwel de redenering van het departement MOW om ze niet aan project 1163 te linken.

¹³⁷ Zie 5.3.2. Voor 2021 was de centrale opvolglijst van AWV, met bijkomende indicatoren, niet meer beschikbaar. De verkregen informatie voor 2021 gaf enkel de dubbele status uitgevoerd of in uitvoering aan.

Tabel 6 – Overzicht gevaarlijke punten op de A12 in de centrale opvolglijst

Project ID*	Jaar dynamische lijst	Gemeente	Categorie 11/2020	Beschrijving ingreep	Jaar quick win	Uitgebreide oplossing uitwerken?	Beschrijving structurele oplossing
1003	2020/2019/2018	Aartselaar (tracé Wilrijk-Boom)	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Linksaf conflictvrij, zijstraten tak voor tak + snelheidsverlag, 3 ^e rijstrook	2019	Ja, naast quick win	Tunnels
1016	2020/2019/2018	Aartselaar (tracé Wilrijk-Boom)	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Linksaf conflictvrij, zijstraten tak voor tak, 3 ^e rijstrook	2019	Ja, naast quick win	Tunnels
1010	2020/2019/2018	Antwerpen (tracé Wilrijk-Boom)	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Aanpassingen FOP en VOP (2018), VLCC	2019	Ja, naast quick win	Aanleg tunnels
1022	2020/2019/2018	Willebroek	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Aanpassen lichtenregeling: dilemmazonebewaking ¹³⁸	2020	Ja	Dit kruispunt zal verdwijnen door werken aan de open afrit Londerzeel
1026	2020/2019/2018	Aartselaar (tracé Wilrijk-Boom)	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Aanpassing VRI-regeling, maximaal conflictvrij, uitrol VLCC, 3 ^e rijstrook	2019	Ja, naast quick win	Aanleg tunnels
1029	2020/2019/2018	Aartselaar (tracé Wilrijk-Boom)	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Linksaf conflictvrij, zijstraten tak voor tak, 3 ^e rijstrook	2019	Ja, naast quick win	Tunnels
2010	2020/2019/2018	Meise	Uitvoerige werken gepland			Ja	Volledige herinrichting, wordt ongelijkgronds kruispunt
1155	2020/2019/2018	Rumst	Wordt onderzocht	Aanpassing VRI (maart 2019)	2019		
33688	2020/2019/2018	Antwerpen	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Aanpassing VRI-regeling, maximaal conflictvrij, uitrol VLCC	2019	Ja, naast quick win	Tunnels
33693 1163**	2020	Antwerpen	Wordt onderzocht				
8416	2018	Meise	Kleine ingrepen gepland	Aanpassen geleiding in bocht			
34020 1163**	2020	Antwerpen	Wordt onderzocht				
33459	2020/2019	Antwerpen	Uitvoerige werken gepland			Ja	Uitgebreide heraanleg tussen Atomiumlaan Krijgslaan
33601	2020	Antwerpen	Wordt onderzocht				
8398	2018	Aartselaar	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Aanpassing VRI-regeling, maximaal conflictvrij, uitrol VLCC	2019	Ja, naast quick win	Tunnels
24693	2019	Antwerpen	Werken in uitvoering of uitgevoerd	Snelheidsverlaging + lichtenregeling + conflict met voetgangers en fietsers er uitgehaald	2018		

* Project ID: voor punten die voorkwamen in de historische lijst, is dit het TV3V-nummer; voor punten die enkel in de dynamische lijst voorkomen, is dit het ID-nummer van de dynamische lijst waarop het punt het laatste voorkwam

** Vlak naast historisch gevaarlijk punt

Bron: centrale opvolglijst AWV, laatste update november 2020

¹³⁸ Dilemmazonebewaking: 100 m voor de zone rijdt nog 90 km/u en kan dan nog net door groen (om te voorkomen dat bestuurders stoppen voor oranje terwijl anderen doorrijden).

4 Aanpassingen en evaluatie van kleine ingrepen in 2019

Pas in 2019 werden weer stappen ondernomen, enkel voor de 5 kruispunten op het tracé Wilrijk-Boom. Op 18 maart 2019 voerde het AWW een nieuwe, maximaal conflictvrije lichtenregeling in op 5 kruispunten op de A12. De aangepaste regeling had, zeker in samenloop met de rioleringswerken op de parallelweg van de A12, een ernstige impact op de doorstroming. Daarom werden na enkele maanden correcties uitgevoerd om de doorstroming opnieuw te verbeteren. In een eerste fase gebeurde dat met een werflichtenregeling en later werd daar nog een derde opstelstrook aan toegevoegd. De volgende tabel bevat de periodes, die ook werden gemonitord en geëvalueerd gedurende één jaar.

Tabel 7 – Ongevallencijfers op het tracé Wilrijk-Boom

Periode	Ongevallen met stoffelijke schade		Ongevallen met letsel	
	Totaal	Per maand	Totaal	Per maand
01/09/2018 - 15/03/2019 'oude' regeling: alle conflicten aanwezig	24	3,7	18	2,8
16/03/2019 - 18/08/2019 Maximaal conflictvrij (zowel zijstraten als beide linksafbewegingen in aparte fase)	7	1,4	7	1,4
19/08/2019 - 30/11/2019 Werflichtenregeling (zijstraten tegelijk groen, beide linksafbewegingen in aparte fase)	16	4,6	4	1,1
15/12/2019 - 30/01/2020 Werflichtenregeling (zijstraten tegelijk groen, beide linksafbewegingen in aparte fase) met derde opstelstrook	0	0	0	0

Bron: AWW, document 'A12 1 jaar later'

De evaluatie is vrij beperkt in tijd, vooral voor de laatste periode van slechts 1,5 maand, waardoor geen conclusies mogelijk zijn. Uit de evaluatie van de ongevallencijfers bleken wel enkele duidelijke tendensen.

De periode met de maximaal conflictvrije regeling reduceerde sterk het aantal ongevallen. Wegens te veel problemen met de doorstroming is er toch beslist de maximaal conflictvrije regeling terug te draaien. Bij de werflichtenregeling werden weer meer ongevallen geregistreerd. In de laatste fase viel geen enkel ongeval op te tekenen, maar het is onmogelijk conclusies te trekken omdat de periode amper 1,5 maand was. Enkel bijkomend onderzoek over een langere periode kan duiden of de werflichtenregeling met derde opstelstrook ook echt een verschil in verkeersveiligheid heeft gemaakt. De opvolgevaluatie die 6 maand later zou worden gemaakt, werd uiteindelijk pas in maart 2022 uitgevoerd¹³⁹. De opvolgevaluatie van de opstelling vanaf 15 december 2019 toont een vermindering van het aantal ongevallen en slachtoffers.

¹³⁹ Document 'ONGEVALLANALYSE A12 KMPT 27,1 TEM 30,7 - maart 2022', ontvangen van het AWW op 06/05/2022.

De ingrepen die zijn gebeurd, werden geclassificeerd als kleine ingrepen. Dat betekent dat deze 5 punten na een eerdere kleine ingreep in het kader van de historische lijst, opnieuw een kleine ingreep hebben gekregen.

5 Structurele ingrepen gepland sinds 2020: herinrichting vijf zwarte kruispunten A12

Eind november 2020 werd een studieopdracht gestart voor de herinrichting van de 5 gevaarlijke punten¹⁴⁰, de derde studie die deze punten onderzoekt in 15 jaar. De Vlaamse minister van Mobiliteit maakte daarvoor 3 miljoen euro vrij¹⁴¹. De studieopdracht zou 19 maanden lopen en het onderzoeks- en participatietraject moet resulteren in een variantenstudie. Er werd op verschillende momenten inspraak en participatie gevraagd. In juni 2021 werden 4 mogelijke varianten voorgesteld (waarvan 2 met een gedeeltelijke of volledige ondertunneling voor de kruispunten op de A12). Vanaf de zomer 2022 zou een omgevingsvergunning worden aangevraagd op basis van de voorkeursvariant die de Vlaamse Regering kiest. Het is nog onzeker wanneer de werken zullen kunnen starten en deze gevaarlijke punten eindelijk structureel zullen worden aangepakt. Een kostprijsraming is er nog niet.

6 Conclusies

Op de lijst van het historisch programma stonden er 17 gevaarlijke punten die zijn gelegen op de A12, waarvan er 3 in de top 50 gevaarlijkste punten stonden. Op het tracé Wilrijk-Boom, een traject van slechts 3 km, komen 5 van de 17 gevaarlijke punten voor. Het merendeel van de punten, namelijk 12 van de 17 (71%), werd aangepakt met een kleine ingreep en slechts 5 gevaarlijke punten (29%) kregen een structurele ingreep. Alle punten werden aangepakt vóór 2011. Het gemiddelde reductiepercentage van de 17 prioriteitscores belooft slechts 45%, wat laag is in vergelijking met de volledige historische lijst, waar het totale gemiddelde reductiepercentage 76,64% bedraagt (zie 4.1.2). Die resultaten geven opnieuw duidelijk aan dat het noodzakelijk is om beter te evalueren (zie 4.2) en na te gaan welke ingrepen het meeste effect hebben in bepaalde verkeerssituaties.

In de periode 1996-2019 gebeurden op de 17 gevaarlijke punten 1.575 ongevallen, waarbij 33 doden vielen, met een geschatte maatschappelijke kost van 687 miljoen euro. Voor het tracé Wilrijk-Boom kan die kost worden geschat op 345 miljoen euro of 50% van de totale kost van de A12.

Sinds 2018, de start van de dynamische werking, blijken 8 gevaarlijke punten van de historische lijst opnieuw op de dynamische lijsten voor te komen. Die 8 punten omvatten ook de 5 gevaarlijke punten van het tracé Wilrijk-Boom. Dus 47% van de gevaarlijke punten op de A12 uit het historisch programma kwam opnieuw voor op de dynamische lijsten, terwijl dat voor het hele historisch programma maar 18% was (zie 5.3.1). Bovendien was het niet eenvoudig om te achterhalen welke gevaarlijke punten opnieuw voorkwamen op de dynamische lijsten. Dat toont de moeilijkheden aan in de monitoring en de opvolging van de gevaarlijke punten in Vlaanderen (zie ook 4.1.3).

Verder komen er nog 8 nieuwe punten op de A12 of de parallelweg N177 voor. Er kwam al een quick win voor 10 punten, maar voor al die punten staan ook nog structurele ingrepen gepland.

¹⁴⁰ <https://www.wegenenverkeer.be/nieuws/onderzoek-naar-herinrichting-van-kruispunten-a12-aartselaar-en-wilrijk-schiet-uit-de>.

¹⁴¹ 14265-DOC-A-V-003-C – Vervolgstudie voor het ombouwen van de A12 tot een primaire weg t.h.v. tracé Wilrijk-Boom: doelstellingennota.

In 2019 werden de 5 punten op het tracé Wilrijk-Boom opnieuw aangepakt met een kleine ingreep. Het AWV voerde een nieuwe, maximaal conflictvrije lichtenregeling op de 5 punten in, maar die regeling had een grote impact op de doorstroming. Het AWV werkte daarom een oplossing uit om de doorstroming te verbeteren, zonder de verkeersveiligheid volledig te verwaarlozen. Bij een eerste evaluatie door het AWV bleek die regeling positief te zijn voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid, maar de evaluatie betrof een zeer beperkte periode, eigenlijk te kort om er relevante conclusies uit te kunnen trekken. Toch behield het AWV de regeling. Naast de effectevaluatie die het Steunpunt Verkeersveiligheid in 2012 uitvoerde (zie 4.2), zijn de beperkte evaluaties van de aanpak op de A12 de enige bestaande evaluaties van een aanpak van gevaarlijke punten. Deze tonen aan dat bij de afweging tussen doorstroming en verkeersveiligheid de keuze voor verkeersveiligheid nog steeds niet vanzelfsprekend is (zie [aanbeveling 1.6](#)).

In 2020 werd een nieuw onderzoekstraject gestart voor de grondige herinrichting van de 5 gevaarlijke punten op het tracé Wilrijk-Boom. Dat is al de derde streefbeeldstudie van hetzelfde wegsegment in 15 jaar tijd en nog altijd is er geen definitief ontwerp gekozen om de punten structureel aan te pakken. Het is ook nog niet duidelijk wanneer de werken zullen kunnen starten. Zo is er na meer dan 20 jaar nog altijd geen afdoende oplossing uitgewerkt voor het tracé Wilrijk-Boom.

Bijlage 2

Antwoord van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

15 april 2022

Betreft: Audit 'aanpak gevaarlijke punten'

Geachte

Met grote belangstelling nam ik via uw schrijven van 15 maart 2022 kennis van het ontwerpverslag van het Rekenhof omtrent de aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid.

De versnelde aanpak van gevaarlijke punten op de Vlaamse wegen is één van de speerpunten van mijn beleid en een expliciete ambitie in het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 (maatregel 2).

Ik deel u door middel van dit schrijven graag mijn reactie mee op uw conclusies en aanbevelingen, die desgevallend ook nog door mijn medewerkers verder kunnen worden toegelicht.

Governancestructuur

In verband met de governancestructuur van het verkeersveiligheidsbeleid merkt u op dat het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) niet betrokken was bij de voorbereiding van het verkeersveiligheidsplan en niet vertegenwoordigd is in de Taskforce Verkeersveiligheid. Net zoals andere stakeholders werd AWV geconsulteerd om input te leveren op de draft versie van het verkeersveiligheidsplan. Hiermee werd rekening gehouden bij het opmaken van de finale versie.

AWV is inderdaad niet als vast lid betrokken bij de Taskforce, maar wordt ad hoc wel uitgenodigd om deel te nemen aan de vergaderingen voor zover de dagorde relevante agendapunten bevat. Dit was bijvoorbeeld het geval bij o.a. de opmaak van het afwegingskader 'snelheidsregimes binnen de bebouwde kom/zone 30' en 'maximaal conflictvrije verkeerslichten'. Ook bij de voorbereidende vergadering op deze Taskforce wordt AWV steeds geconsulteerd door het team verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) die de regie in handen heeft. Deze overlegmomenten worden ook door mijn medewerker(s) gevolgd.

Onderzoeksagenda

Wat betreft de onderzoeksagenda verkeersveiligheid is ondertussen - in afstemming met de Taskforce Verkeersveiligheid - een shortlist opgesteld met onderwerpen:

- We evalueren de effectiviteit van zones 30.
- We voeren diepteonderzoek uit naar (eenzijdige) fietsongevallen.
- We zorgen voor een beter beeld van de onderrapportering van ongevallen met actieve weggebruikers.
- We doen onderzoek naar de veiligheid bij wegenwerken.
- We doen onderzoek naar de effecten van de diverse types oversteekvoorzieningen voor voetgangers en bundelen de geleerde lessen in good practices (hoe richten we deze veilig in?)

- We onderzoeken de effectiviteit van de (lichten)regelingen vierkant groen en rechtsaf vrij door rood.
- We onderzoeken de impact van de maatregelen veilige schoolomgeving.
- Onderzoek ladingzekering (gedragmeting).
- We stimuleren onderzoek naar de huidige drugsproblematiek achter het stuur om het probleem beter te begrijpen en zicht te krijgen op de nieuwe trends (bv. lachgas).
- We doen onderzoek naar afleiding in het verkeer.
- Specifiek onderzoek fiets m.b.t. de problematiek van de tramsporen.

Momenteel zijn ook vier onderzoeksopdrachten lopende:

- Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs categorie B: finaal rapport april 2022.
- Evaluatie actieplan verkeerslichten naar zijn verkeersveiligheidseffecten: voorziene timing eindrapport eind juni 2022.
- Evaluatie wijziging standaard snelheidsregime van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom: voorziene timing eindrapport eind juni 2022.
- Simulatoronderzoek naar de mogelijke verkeersveiligheidseffecten van een windmolen in een open afrittencomplex van een autosnelweg (case Zelzate-West): studie lopend bij AWW.

Evaluatie verkeersveiligheidsplan

U merkt op dat er geen evaluatie gebeurd is van het verkeersveiligheidsplan van 2016. We hebben er inderdaad voor geopteerd om in de plaats hiervan een globale analyse naar de ongevallencijfers en de actuele verkeerssituatie in Vlaanderen te laten voorafgaan aan de opmaak van een nieuw verkeersveiligheidsplan 2021-2025. We bleven uiteraard niet blind voor de *good practices* uit het vorige plan. Het plan werd geactualiseerd op basis van de meest recente statistieken en studies. Tevens werden de analyses uit de studie van Inspectie van Financiën meegenomen. Dit is een studie die ik bestelde om de governancestructuur kritisch te evalueren met het oog op bijstellingen die de efficiënte ervan moeten verbeteren.

Historische lijst gevaarlijke punten

Zoals u in het rapport vermeldt, is het mijn ambitie om tijdens deze legislatuur de historische lijst van gevaarlijke punten af te werken. Momenteel staan er nog 24 punten open, waarvoor ik op het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) steeds prioritair budget heb opgenomen en zal blijven opnemen, om zo tegemoet te komen aan mijn engagement en uw aanbeveling nummer 3.1.

Tevens wil ik u meegeven dat er voor de punten 7164 en 7065 in Beringen en Maasmechelen, die tot de twee van de 50 gevaarlijkste punten behoren, verschillende ingrepen uitgevoerd of in uitvoering zijn. Zo werd er in Beringen recentelijk een rotonde aangelegd en is op korte termijn een verlichte voetgangersoversteekplaats voorzien. In Maasmechelen is er momenteel een aanpassing van de verkeerslichtenregeling lopende, zodat die beter afgestemd wordt op het fietsverkeer. De projecten 7264 en 7309 (Pelt) zijn gekoppeld aan een doortocht scenario in Pelt, waardoor deze in een groter project opgenomen zijn. Evenwel worden hier op korte termijn verschillende ingrepen (o.a. fietsopstelstrook (OFOS) met toeleidend fietspad en fietspaden verhoogd aanliggend aanleggen) ten voordele van de fietser gepland. Er zullen dus ook voor deze punten van de historische lijst de nodige infrastructurele ingrepen gebeuren tijdens deze legislatuur met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In het rapport berekent u dat het gemiddeld reductiepercentage van de aangepakte punten op de historische lijst, namelijk het verschil van de prioriteitenscore gedeeld door de prioriteitenscore

voor de ingreep, 76,6% bedraagt. Dit mooie cijfer toont aan dat dit programma een substantieel effect heeft op de verbetering van de verkeersveiligheid. Om de effecten van de uitgevoerde ingrepen en type-oplossingen op een grondige manier in kaart te brengen zal ik mijn administratie de opdracht geven om een eindevaluatie uit te voeren zoals gevraagd in uw aanbeveling nummer 3.2.

Dynamische lijst gevaarlijke punten

In verband met de dynamische lijst van gevaarlijke punten haalt u onder meer aan dat de dynamische werking ervan in vraag gesteld kan worden en dat er, doordat de helft van de punten op de lijsten van 2018 tot en met 2021 meermaals voorkomen, een nieuwe statische lijst zou ontstaan.

De dynamische lijsten hebben wel degelijk hun nut, enerzijds om gevaarlijke punten in Vlaanderen in kaart te brengen, en anderzijds om die aan te pakken. Het is een programma waarmee ik stelsmatig via infrastructurele ingrepen kruispunten verkeersveiliger wil maken. Dat verklaart ook waarom ik heb beslist om de punten waar de reden van de onveiligheid niet aan de infrastructuur gerelateerd is, niet meer op te nemen in de monitoring van de lijst. Ik heb gekozen om verder te werken met dit systeem en zijn methodiek, aangezien het continu wijzigen ervan niet wenselijk is en voor meer onduidelijkheid kan zorgen.

Deze methodiek sluit ook naadloos aan bij het verkeersveiligheidsplan 2021-2025, dat de actieve weggebruiker centraal stelt. De verhogingsfactor die toegepast wordt voor deze weggebruikers getuigt daarvan.

Proactieve detectie van gevaarlijke punten

Een vaak gehoorde kritiek is tevens dat er met dergelijke lijst pas na het onveilig worden van het kruispunt ingegrepen wordt en dat er te weinig ingezet wordt op proactieve detectie van potentieel gevaarlijke situaties.

MIA (Mobiliteit Innovatie Aanpakken) is een nieuwe bestuurlijke aanpak die focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en bottom-up benadering. Via MIA wil ik komaf maken met ingewikkelde procedures die de aanpak en uitvoering van kleine infrastructurele werken of quick-wins verhinderen. Binnen deze aanpak experimenteren we in proeftuinen met de proactieve detectie van verkeersonveilige situaties, zodat we kunnen vermijden dat bepaalde punten op de dynamische lijst van gevaarlijke punten terecht komen. We zetten hiervoor innovatieve technologieën, zoals drones in, om de situaties in kaart te brengen. De ervaringen vanuit deze proeftuinen nemen we mee naar een evaluatieronde, waarna het de bedoeling is om ze – mits positieve evaluatie – uit te rollen over gans Vlaanderen. De verkeersveiligheid in het algemeen, en de bescherming van voetgangers en fietsers in het bijzonder, staan hierbij centraal. We willen zoveel als mogelijk voorkomen dat er slachtoffers vallen.

Prioritering

Inzake de prioritering van de aan te pakken punten is er met mijn administratie onderstaande volgorde afgesproken:

1. Punten in de buurt van een school of op een schoolroute die door het lokaal bestuur als gevaarlijk werden gedetecteerd.
2. Lichtengeregelde kruispunten.
3. Voorrangsgeregelde punten met een prioriteitscore voor fietsers van minstens 9.
4. Overige punten.

In het rapport wordt vermeld dat het niet duidelijk is hoe deze rangschikking interfereert met de prioriteiten gekozen binnen relance en het verkeersveiligheidsplan. Binnen relance is er 30 miljoen euro voorzien voor de aanpak van schoolroutes op gewest- en gemeentewegen. Om de knelpunten op gewestwegen in kaart te brengen is er in 2021 een bevraging gebeurd van alle lokale besturen. De nadruk op schoolroutes en het belang van de input van lokale besturen komen terug in de eerste prioriteit binnen de dynamische lijst. Daarnaast is maatregel 6 van het verkeersveiligheidsplan gelinkt aan veilige schoolroutes en -omgevingen.

Wat betreft de lichtengeregelde kruispunten, is maatregel 3 uit het verkeersveiligheidsplan erop gericht kruispunten maximaal conflictvrij of via slimme lichtenregelingen in te richten. Deze doelstelling komt terug in de tweede prioriteit van de dynamische lijst. Via de aanpak van de punten op de lijst wordt dus ook deze doelstelling uitgerold.

Financiering dynamische lijst

Voor de financiering van de dynamische lijst wordt er zoals vermeld in uw rapport via relancemiddelen in de jaren 2021 en 2022 een extra budget van 50 miljoen euro geïnvesteerd. Dit bedrag geeft meer slagkracht om sneller en meer punten aan te pakken. Voor de jaren 2018-2020 lijkt het door u vermelde vastgelegde bedrag van 92,1 miljoen euro een onderschatting te zijn. Er moet immers rekening gehouden worden met het feit dat de aanpak van gevaarlijke punten via verschillende investeringsthema's gebeurt. Zo zijn bijvoorbeeld investeringen in handhaving (trajectcontroles, snelheidscamera's, ...), conflictvrij maken van kruispunten, veilige schoolroutes en -omgevingen, herinrichten van doortochten door dorps- of stadskernen, ... in zekere zin gerelateerd aan het verhinderen en wegwerken van gevaarlijke punten en situaties. Tevens zal er in de periode 2021-2024 een ongezien budget van 1,2 miljard euro voor fietsinfrastructuur voorzien worden. Comfortabele en brede fietspaden dragen in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid en vermijden dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Investerings in verkeersveiligheid gaan dus veel ruimer dan de aanpak van de gevaarlijke punten.

Opvolging dynamische lijst

Wat de opvolging van de lijst betreft is recentelijk het KIM-systeem door AWW in gebruik genomen, waarvan ik reeds het eerste rapport in januari van dit jaar ontvangen heb. Hierin is de status uitgevoerd en in uitvoering ontdubbeld. Waar de rapportering en monitoring van de voortgang zeker nog kan worden geoptimaliseerd, is het KIM-systeem toch al een stap in de juiste richting. Belangrijk is dat het systeem zich niet alleen beperkt tot AWW, maar ook de punten die aangepakt worden door De Werkvennootschap en Lantis meeneemt, hetgeen ook gevraagd is bij de volgende rapportering. U kan er op rekenen dat ik als minister mijn administratie zal blijven vragen naar een verbetering van de monitoring en rapportering (aanbeveling 4.3).

Quick wins

In uw audit wordt meermaals aangegeven dat de kleine ingrepen of quick wins, zowel in het kader van de dynamische als de historische lijst, geen wetenschappelijk bewezen effect hebben. Tevens vermeldt u dat het lijkt dat in de praktijk punten eerder aangepakt worden op basis van de snelheid waarmee een kleine ingreep kan worden ingevoerd, in plaats rekening te houden met de hoogte van de prioriteitscore.

Het inzetten op kleine ingrepen of quick wins is een welbewuste keuze is. Maatregelen zoals verlichting bij een voetgangers- of fietsersoversteek, het aanleggen van een oversteekplaats voor actieve weggebruikers, het plaatsen van verkeerslichten, het plaatsen van signalisatie, accentueren van de markeringen, ... , betekenen op heel wat plaatsen al vaak een substantiële verbetering van de veiligheid. Uiteraard zijn er op sommige locaties structurele werken nodig om een duurzame verbetering te creëren, maar het is mijn keuze als minister om niet bij de pakken te blijven zitten en zo snel als mogelijk elke mogelijke verbetering van de verkeersveiligheid na te streven. Hiervoor verwijs ik nogmaals naar de nieuwe bestuurlijke aanpak MIA. De krachtlijnen van deze aanpak zijn sneller, samen en alert: kortere doorlooptijden en procedures en werkwijzen (zonder hierbij in te boeten op kwaliteit), versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer binding met de burgers en systematische monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden. U zal het met mij eens zijn dat deze aanpak op heel wat geciteerde aanbevelingen van toepassing kan zijn.

Desalniettemin zal ik de opdracht geven aan mijn administratie om grondig de effecten van de quick wins, structurele ingrepen en de punten met dubbele aanpak te evalueren, zoals u vraagt in aanbeveling 4.4.

Casestudy A12

Aan de ombouw van de A12, een missing link die in het regeerakkoord als prioritair project werd opgenomen, wordt ondertussen verder gewerkt. Zo loopt bij AWV de studie naar de herinrichting van de A12 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid. Er is intussen een scopingadvies afgeleverd door het team MER waardoor de verschillende alternatieven kunnen worden uitgewerkt en concreet onderzocht in het project MER. De afronding van het project MER wordt verwacht tegen het einde van 2022. Op het GIP 2023 zal een vervolgstudie opgenomen worden om het technisch ontwerp te laten uitwerken zodat verdere stappen kunnen genomen worden naar uitvoering.

Ik zal samen met mijn administratie bekijken op welke manier we de aanbevelingen uit uw audit kunnen implementeren in het beleid. Ik wil u hierbij dan ook uitdrukkelijk bedanken voor uw inspanningen en feedback ter zake en ben ervan overtuigd dat deze een belangrijke insteek zijn om de aanpak van de gevaarlijke punten te optimaliseren.

Met vriendelijke groeten
Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Dit verslag is ook beschikbaar op de website van het Rekenhof.



WETTELIJK DEPOT

D/2022/1128/28

COVERFOTO

Shutterstock

ADRES

Rekenhof
Regentschapsstraat 2
1000 Brussel

TEL.

+32 2 551 81 11

www.rekenhof.be