

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1099
van **SOFIE MERTENS**
datum: 5 april 2023

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

Verkeersveiligheid - Vergevingsgezinde wegen en afschermende constructies

Op 12 maart 2023 vond er een zwaar verkeersongeval plaats aan de afrit bij Bazel en Haasdonk. Een auto reed door de vangrail en belandde vervolgens 30 meter verder beneden in de gracht. Daarbij zijn drie mensen zwaargewond geraakt. Een van de drie jongeren was in levensgevaar.

Een vangrail wordt naast de weg geplaatst om te voorkomen dat voertuigen van de weg geraken. Hierdoor wordt letsel aan inzittenden en schade aan de auto zo veel mogelijk beperkt. Deze afschermende constructies, waaronder een vangrail, moeten voldoen aan Europese normen (NBN EN 1317) en ze moeten een CE-markering hebben. Deze normen staan beschreven in het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) van december 2020 dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hanteert.

Zo moet een vangrail een bepaalde impact kunnen tegenhouden. Het kerend vermogen geeft aan welke kinetische waarde tegengehouden kan worden. Hoe hoger het kerend vermogen, des te zwaarder de (vracht)wagens die tegengehouden kunnen worden, tegen hogere impactsnelheid. Men kan zes klassen kerend vermogen onderscheiden.

1. Welke kenmerken heeft de vangrail op de locatie van het ongeval? Meer specifiek, welk kerend vermogen heeft de desbetreffende vangrail?
2. Zijn vangrails onderhevig aan slijtage? Wat is hun gemiddelde levensduur? Is er onderhoud nodig?
3. Welk budgetten worden hier jaarlijks voor uitgetrokken?
4. Wordt er proactief gecontroleerd of de vangrails nog voldoende bescherming bieden? Vinden er inspecties plaats? Zo ja, wie voert deze uit?
5. Hoe oud zijn bovenstaande Europese normen? Zijn ze nog up-to-date?
6. Werden recent nog studies uitgevoerd over vergevingsgezinde wegen en afschermende constructies?

ANTWOORD

op vraag nr. 1099 van 5 april 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. De vangrails zijn van een oud type A, niet genormeerd volgens NBN EN 1317. Er is geen specifieke klasse van kerend vermogen bekend zoals voor vangrails die getest werden volgens NBN EN 1317-2.

2. Vangrails zijn hoofdzakelijk onderhevig aan slijtage door corrosie.

De verwachte levensduur van een vangrail zonder impact of averij bedraagt 40 jaar.

Naast slijtage door corrosie kan een vangrail ook andere slijtage vertonen, bijvoorbeeld ten gevolge van een impact of een averij. Afhankelijk van de ernst van de vervroegde slijtage is er onderhoud nodig (herstellen of vervangen).

3. De budgetten voor afschermende constructies zijn in de regel inbegrepen in de totale kostprijs voor een project/infrastructuurwerk of maken deel uit van het geheel van onderhoudsactiviteiten. Ze worden niet apart bijgehouden. In die zin is het niet mogelijk om aan te geven welke budgetten specifiek bedoeld zijn voor afschermende constructies. Daarnaast zijn er tevens raamcontracten waarvan afgenomen kan worden door de territoriale afdelingen van AWV (nieuwe plaatsing of herstel/vervanging na een calamiteit). Op het GIP 2023 was hiervoor een budget van 1.150.000 euro voorzien.
4. Vangrails worden op continue basis gecontroleerd. Hun toestand wordt dagelijks opgevolgd aan de hand van observaties van wegentoezichers, ongevalsrapporten, klachten en meldingen van burgers, gemeenten, politie,... . Bijkomend zijn er in het kader van IIR inspecties (inventarisatie, inspectie en rapportering) elke 2 jaar focusweken gepland waarin wegentoezichers extra aandacht besteden aan het inspecteren van de staat van de vangrails langs onze wegen.
5. De Europese normen voor vangrails dateren uit 2010 en 2012. Een update van deze normen staat on hold door de herziening van de bouwproductenverordening (CPR) onder impuls van de Europese Commissie.

De normen zijn nog steeds relevant en toepasbaar.

De normen beschrijven immers uniforme testcriteria, welke het mogelijk maken om verschillende producten op een objectieve manier met elkaar te vergelijken. Het is aan de wegbeheerder om de bestaande normen goed toe te passen, rekening houdend met de veranderende verkeersomstandigheden. Zo kan hij bijvoorbeeld zijn keuze voor bepaalde performantieklassen (of andere eigenschappen) van genormeerde afschermende constructies aanpassen aan het moderne wagenpark. De bestaande normering stelt het Agentschap Wegen en Verkeer nog steeds in staat om dat te doen.

6. Vergevingsgezinde wegen is een levendig topic binnen Europa en binnen het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is een belangrijk concept dat moet bijdragen aan het reduceren van verkeersslachtoffers. Zowel in Vlaanderen als in Europa gebeuren er verschillende studies. Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt hierbij actief deel

of volgt studies vanuit Europa van dichtbij op. Een belangrijk onderdeel hierin is kennisdeling met collega's van andere Europese wegenadministraties. Relevante inzichten die hieruit voortkomen worden verwerkt bij de opmaak of een herziening van het Vademecum vergevingsgezinde wegen, het Standaardbestek 250 of bestekken voor onderhoud aan afschermende constructies.