

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 97

van **SOFIE MERTENS**

datum: 16 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheid - Vergevingsgezinde wegen en afschermende constructies

Het tragische ongeval in Venetië waarbij een bus door de vangrail van een viaduct naar beneden is gestort, op een spoorlijn is terechtgekomen en in brand is gevlogen, heeft ons allemaal geschokt. Al 21 mensen kwamen om het leven.

Ook in België komt het voor dat een voertuig door een vangrail gaat. Zo gebeurde er op 12 maart 2023 een zwaar verkeersongeval 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.

Op 5 april 2023 stelde ik schriftelijke vraag nr. 1099 voor info over vergevingsgezinde wegen en afschermende constructies.

1. Hoeveel vangrails in Vlaanderen zijn genormeerd? Graag een overzicht in absolute aantallen en uitgedrukt in percentages per provincie en per gemeente.
2. Hoeveel vangrails in Vlaanderen zijn nog van een oud type? Graag een overzicht in absolute aantallen en uitgedrukt in percentages per provincie en per gemeente.
3. Vangrails worden op continue basis gecontroleerd.

Wordt de staat, de leeftijd en het type van de vangrails bijgehouden in een database?

- a) Waarom wel/niet?
 - b) Indien er een database is, door wie wordt deze beheerd?
4. In het kader van IIR-inspecties (inventarisatie, inspectie en rapportering) worden elke 2 jaar focusweken gepland waarin wegtoezichters extra aandacht besteden aan het inspecteren van de staat van de vangrails langs onze wegen.
 - a) Wanneer vonden deze IIR-inspecties het laatst plaats?
 - b) Wat waren de resultaten?
 5. Wat waren de resultaten van de laatste drie inspecties? Graag een overzicht per jaar, per provincie en per inspectie:
 - a) van het aantal vangrails dat gecontroleerd werd;

- b) van het aantal vangrails dat hersteld diende te worden;
 - c) van het aantal vangrails dat vervangen diende te worden.
6. De wegbeheerder moet de bestaande Europese normen, die nog geldig zijn, goed toepassen, rekening houdende 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 (AWV) nog steeds in staat om dat te doen.
- a) Worden de vangrails van een oud type, die niet genormeerd zijn, systematisch vervangen of enkel na vaststelling van schade of slijtage?
 - b) Indien ja, hoeveel van die vangrails werden er al vervangen? Graag een overzicht per jaar en per provincie.
7. Zijn de bestaande vangrails nog voldoende veilig gelet op de tendens naar steeds groter en zwaarder wordende voertuigen en de grotere impact van die voertuigen?

ANTWOORD

op vraag nr. 97 van 16 oktober 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. Sinds 2005 worden voor nieuwe afschermende constructies genormeerde producten gebruikt. De bestaande database is echter onvoldoende gedetailleerd om betrouwbare gegevens in absolute aantallen of percentages per provincie en per gemeente te kunnen verstrekken.
2. Idem als voor genormeerde vangrails.
3. De staat van de vangrails wordt bijgehouden in een databank. Op basis van deze data wordt het IIR-rapport opgemaakt. De leeftijd en het type worden nog niet consequent bijgehouden. Om hier meer op in te zetten, wordt momenteel werk gemaakt van een nieuwe overkoepelende database (Elisa-Infra).
 - a) De bestaande database is, zoals vermeld in het antwoord op vraag 1, niet voldoende gedetailleerd bijgehouden. Tot op heden werd vooral gefocust op het verkrijgen van een zicht op de algemene staat van onze afschermende constructies. Dit bepaalt immers in hoofdzaak of ze hun functie nog kunnen vervullen.
 - b) Zowel de bestaande als de nieuwe database worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).
4.
 - a) De inspecties gebeuren dagelijks. De focusperiode houdt in dat de wegentoezichers extra aandacht vestigen op de afschermende constructies. Deze vindt elk jaar plaats tussen 15 augustus en 30 september. De rapportering gebeurt tweejaarlijks.
 - b) Het laatste rapport dateert van 2022 voor het meetjaar 2021. Zie bijlage 1 voor de resultaten.
5.
 - a) Zie bijlagen 1, 2 en 3.
 - b) Zie bijlagen 1, 2 en 3. Het aantal vangrails dat hersteld dient te worden, wordt gerapporteerd als 'totale lengte vastgestelde gebreken'.
 - c) Dit wordt niet afzonderlijk bijgehouden. Het herstellen van een geleideconstructie gebeurt doorgaans door het vervangen van x-aantal meter. Nodige vervangingen en herstellingen worden dus samen gerapporteerd
6.
 - a) Ze worden niet systematisch vervangen. Alleen na vaststelling van schade of slijtage of bij herinrichting van de weg worden ze vervangen. Is de beschadiging of slijtage beperkt (< 100 m), dan wordt dit deel hersteld met onderdelen van hetzelfde type vangrail. Pas als het gaat om een volledige vervanging, of de te herstellen lengte is ≥ 100 m, dan wordt dit vervangen door een genormeerde geleideconstructie.
 - b) Niet van toepassing

7. Ja, zowel de oude, niet-genormeerde geleideconstructies als de genormeerde constructies.

Wat de oude types betreft, is het niet omdat ze niet genormeerd zijn, dat het per definitie onveilige constructies zijn. We hebben heel wat ervaring met deze constructies, waardoor we hun gedrag bij aanrijdingen in werkelijke omstandigheden goed kunnen inschatten. Sinds het ontstaan van de Europese normering werden er bovendien erg gelijkaardige types geleideconstructies succesvol getest volgens de norm. Hierdoor kunnen we inschatten dat hun kerend vermogen te vergelijken valt met de klassen N2 tot H2 uit de norm, afhankelijk van het type. Hierbij staat N voor 'normal' en H voor 'high'. Dit zijn klassen die ook vandaag nog relevant zijn voor het zwaarder wordend voertuigpark. Niet- genormeerde constructies worden daarom niet systematisch vervangen wanneer ze nog in goede staat verkeren.

Wanneer we nieuwe, genormeerde geleideconstructies plaatsen, dan kiezen we ervoor om systematisch te investeren in producten uit de H-klassen. Dit zijn alle producten die naast een lichte personenwagen ook met een bus of vrachtwagen worden getest.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat de veiligheid van een afschermende constructie, zelfs deze getest volgens de Europese normering, nooit gelijk is aan 100%. Er is altijd een minimale kans dat het misloopt. Zowel niet-genormeerde als genormeerde afschermende constructies werden ontworpen om voertuigen onder bepaalde omstandigheden te keren. Afschermende constructies vormen nog steeds een, in minder of meerdere mate botsvriendelijk, obstakel. Ze worden geplaatst wanneer het risico bij aanrijding van een achterliggend obstakel hoger wordt ingeschat dan het risico bij aanrijding van een afschermende constructie.

BIJLAGEN

1. [IIR meetjaar 2021: resultaten afschermende constructies](#)
2. [IIR meetjaar 2019: resultaten afschermende constructies](#)
3. [IIR meetjaar 2017: resultaten afschermende constructies](#)