

PIJLER 2 - Gevaarlijke punten – wegsegmenten (Fiche 14)

We gaan gevaarlijke punten en wegsegmenten te lijf om het verkeer er structureel veiliger te maken. Ook nu de lijst met 800 'zwarte' punten uit 2002 is afgewerkt, blijft er veel werk aan de winkel.

Er komt een lijst met gevaarlijke punten die jaarlijks geactualiseerd wordt. Deze lijst wordt meegenomen bij het opstellen van het meerjareninvesteringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is de bedoeling om sneller op de bal te spelen. Waar mogelijk worden oplossingen besproken via de Provinciale Commissie Voor Verkeersveiligheid (PCV) en snel uitgevoerd.

Anders dan in het verleden kijken we verder dan alleenstaande gevaarlijke punten en hebben we oog voor langere trajecten / wegvakken die kampen met problemen rond verkeersonveiligheid (vb. A12, N49, R40, R4, Ring rond Antwerpen). We verruimen de blik naar de volledige verkeersas. We screenen het volledige netwerk en doen aan omvattend verkeersveiligheidsmanagement.

– *Gewenst effect:*

- Infrastructurele aanpassingen voorzien op locaties en wegsegmenten met een hoog aantal ongevallen die via andere maatregelen moeilijk aangepakt kunnen worden;
- En als gevolg hiervan, het aantal (ernstige) ongevallen op die locaties en segmenten structureel doen dalen.

– *Acties:*

- Aanpak persistente gevaarlijke punten.
- Uitbreiding van het toepassingsgebied van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (zie fiche "verkeersveiligheidsaudits en verkeersveiligheidsinspecties").
- Prioritering van de gevaarlijke wegsegmenten.
- Aanpak van gevaarlijke wegsegmenten volgens de prioritering.

– *Kritische succesfactoren:*

- Een goede, kwalitatieve en tijdige doorrekening van de gevaarlijke locaties en wegsegmenten.

- Uitbreiding van de gevaarlijke segmentenberekening van de wegen van het TENT-netwerk volgens de Europese richtlijn 2008/96/EG naar alle gewest- en autosnelwegen en onderliggende wegennetwerk is aangewezen. Hiervoor zal gezocht worden naar een aangepaste en praktische methodologie.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Deze “reactieve aanpak” van gevaarlijke locaties / wegsegmenten mag uiteraard niet los staan van een preventieve aanpak waarbij we streven naar een inherent veilig verkeerssysteem (zie o.m. fiches *“Verkeersveiligheidsaudits en -inspecties”*, *“Onderhoud weginfrastructuur”*, *“Vergevingsgezinde wegen”*, *“Zichtbaarheid”*, *“Scheiden / ontvlechten”*, *“Consistente snelheidsregimes – bevordering leesbaarheid”*).

De preventieve aanpak moet er bovendien toe bijdragen dat het aantal gevaarlijke punten en wegsegmenten in dalende lijn evolueert.

Daarnaast zal breder geïnformeerd worden over de gevaarlijke punten / wegsegmenten.

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de (effecten van de) aangepaste gevaarlijke punten / wegsegmenten, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via

- Aantal verkeersongevallen, na heraanleg, op betreffende locaties / wegsegmenten (aandachtspunt: gelijkblijvende registratiegraad);
- Aantal verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers op betreffende locaties / wegsegmenten;
- Nagaan of betreffende locatie / wegsegment nog “gevaarlijk” is na heraanleg;
- Aantal verkeersongevallen in ruimere omgeving van heraangelegde locaties / wegsegmenten (probleemverplaatsing?).

Verkeersongevallencijfers worden aangeleverd door de geïntegreerde politie.

– *Verantwoordelijken:*

Voor wat betreft de uitvoering op gewestwegen: AWW, wat betreft de uitvoering op gemeentewegen: lokale besturen.

Voor wat betreft aanlevering van de gegevens voor monitoring: de geïntegreerde politie, justitie, FOD Economie, Departement MOW.

Voor wat betreft evaluatie: Departement MOW en AWW, in samenwerking met de Werkkamer Evaluatie.

– Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)

Evaluatie van het gevaarlijke puntenprogramma maakte deel uit van onderzoek door het Steunpunt Verkeersveiligheid (2012). Concreet werden 134 (tussen 2004 en 2007) aangepakte locaties geëvalueerd. Hieruit bleek een significante daling in het aantal letselongevallen van 24% tot 27%, afhankelijk van de gebruikte vergelijkingsgroep. Deze daling is volledig toe te schrijven aan de infrastructurele herinrichting van deze punten, aangezien andere factoren die mogelijk een invloed hadden op het ongevallenaantal werden geëlimineerd. Ook voor de ernstige ongevallen werd een significante daling gevonden. Afhankelijk van de gebruikte vergelijkingsgroep daalde het aantal ongevallen met doden en zwaar gewonden van 40 tot 52%. Er werd een daling in het aantal gewonden vastgesteld voor elk type weggebruiker.

Een evaluatiestudie van Elvik (1997) heeft aangetoond dat de aanpak van gevaarlijke locaties gemiddeld genomen leidt tot een slachtofferdaling van 18%, hetgeen in de meeste gevallen kosteneffectief zal zijn.

Vanuit effectiviteits- en kosten-effectiviteitsoverwegingen kan de aanpak van verkeersonveilige locaties dus blijkbaar zeker nog een rol spelen in het verkeersveiligheidsbeleid. De maatregelen om deze verkeersonveilige locaties aan te pakken moeten dan wel expliciet gericht zijn op de problemen die uit de analyse van de opgetreden ongevallen zijn gebleken.

Wie	Wat	Timing
AWV en lokale wegbeheerders	Aanpak persistente gevaarlijke punten volgens beschikbare middelen	Doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid / AWV	Identificatie en prioritering van de gevaarlijke wegsegmenten: hoofdwegennet	2017-2018
Afdeling Verkeersveiligheid / AWV / lokale wegbeheerders	Onderzoeken op welke manier een classificatie van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet kan uitgevoerd worden op vlak van gevaarlijke wegsegmenten.	2019
AWV	Verkeersveiligheidsinspecties van gevaarlijke wegsegmenten volgens de prioritering.	Vanaf 2018