

# GEVAARLIJKE PUNTEN IN RELATIE TOT VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIES EN -AUDITS: VAN CURATIEF NAAR PREVENTIEF BELEID

HINKO VAN GEELEN & RENÉ JACOBS  
Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

## Samenvatting

*De moeite van de samenleving om het aantal doden en gewonden op de Europese wegen te verminderen heeft geleid tot verschillende grootschalige initiatieven, met als doel op korte termijn het verminderen met de helft van de 'slachting'. Elke Europese lidstaat is op zijn manier het engagement aangegaan om de gemeenschappelijke doelstelling te ondersteunen.*

*De maatregelen herbergen zowel curatieve als preventieve maatregelen, met een progressieve verschuiving naar de preventieve maatregelen. Wat is de inzet? Wat zijn de methodes? Wat zijn de limieten van de gevaarlijke punten aanpak? Wat zijn de verschillen per regio?*

## Résumé

*La difficulté que rencontre la société à faire chuter le nombre de morts et de blessés sur les routes européennes a mené à différentes initiatives de grande ampleur. L'objectif à court terme est de diminuer de moitié cette « hécatombe ». Chaque Etat membre européen s'est engagé à sa manière à soutenir cet objectif commun.*

*Les mesures réalisées ou mises en œuvre sont aussi bien curatives que préventives, avec un glissement progressif vers les mesures préventives. Quels en sont les enjeux ? Quelles sont les méthodes (de sélection) ? Quelles sont les limites que l'on rencontre lorsqu'on souhaite éliminer les lieux sensibles en matière d'accidents de la route ? Quelles sont les différences entre les Régions ?*

## 1. Verkeersveiligheidsbeleid in ontwikkeling

In België wordt het verbeteren van verkeersveiligheid de laatste jaren gezien als topprioriteit door de federale en regionale overheden. Deze aandacht is volkomen terecht, ervan uitgaand dat menselijke drama's niet passen in onze moderne westerse samenleving en dat België niet onder zou moeten doen voor toonaangevende landen op het vlak van verkeersveiligheid.

De welbekende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op federaal en gewestelijk niveau zijn gebaseerd op het idee dat een totaalpakket aan maatregelen de beste kans biedt op het halen van vooraf geformuleerde doelstellingen. Zeker ook op het vlak van infrastructuur is een bijkomende inspanning geleverd: het aanpakken van de gevaarlijke punten in elk van de drie gewesten is een kenmerkend element van de component infrastructuur in het totaalpakket aan maatregelen. Hieruit spreekt impliciet een onderschrijving van het idee dat verkeersveiligheid maakbaar is door (onder andere) het voorzien van vergevingsgezinde infrastructuur.

Het is bijzonder nuttig om eens terug te kijken naar de curatieve aanpak van gevaarlijke punten, om vervolgens deze kennis te relateren aan een preventief beleid. De vragen die hierbij aan bod komen:

- Welke methoden zijn er toegepast in de drie gewesten?
- Welke 'problemen' doen zich voor bij gevaarlijke punten?
- Vormen inspecties en audits een toekomstgericht antwoord?

## 2. Methodieken

### 2.1. Methodiek in Vlaanderen

In het 'ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen' werd ruim aandacht besteed aan verkeersveiligheid<sup>1</sup>. Op lange termijn wordt er gestreefd naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Omdat dit niet voor direct is, zijn er onder meer streefcijfers opgenomen met als tijdshorizon 2010<sup>2</sup>:

- het aantal doden en gewonden: max. 375;
- het aantal zwaargewonden: max. 3250;
- het aantal doden en dodelijk gewonden onder 26 jaar: max. 80-85;
- het aantal lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometer: max. 57.

<sup>1</sup> Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001.

<sup>2</sup> Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen van december 2007 formuleert ondertussen cijfers met een grotere ambitie dan het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie verder).

Om verschillende maatregelen optimaal te kunnen inzetten, zijn de genoemde maxima omgezet naar taakstellingen met een onderscheid naar wegtype (autosnelwegen / N-wegen / gemeentewegen) en naar locatie (binnen - / buiten de bebouwde kom).

Het aanpakken van de gevaarlijke punten vormt één van de maatregelen die een positieve levering aan de realisering van de doelstellingen. In Vlaanderen is er sinds het begin van de jaren negentig hard gewerkt aan de aanpak van gevaarlijke punten op gewestwegen, waarvoor een budget van 550 miljoen euro is vrijgemaakt<sup>3</sup>. De 800 meest gevaarlijke punten op gewestwegen zijn geselecteerd op basis van statistieken uit 1997-1999, waarna vanaf 2003 de herinrichtingen zijn voorbereid. De aanpak van gevaarlijke punten blijft geen eenmalige actie: tegen eind 2008 wordt opnieuw voorzien om ca. 125 projecten aan te besteden en vervolgens aan te passen<sup>4</sup>.

TV3V<sup>5</sup> gebruikt voor de selectie de volgende definitie van een gevaarlijk punt:

- minstens 3 ongevallen in 3 jaar tijd op een genummerde weg (autosnelweg, gewestweg of provincieweg), resulterend in een score van 15 volgens de formule:  $X + 3Y + 5Z \geq 15$ .  
X = # licht gewonden, Y = # zwaar gewonden en Z = # aantal doden (30 dagen)
- Er is aandacht voor de maatschappelijke impact op zwakke weggebruikers: 50% verhoging van het gewicht van ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn.

Indien de ongevallen zich niet voordoen op een bepaald punt, maar over een bepaalde lengte, spreekt men van een 'gevaarlijk wegvak'. Voor deze bundeling is geen objectieve maat aangehouden, maar is er sprake van een kwalitatieve beoordeling op basis van aspecten als het type ongevallen en de homogeniteit van zones. Op basis van de analyse aan de hand van de definitie, is een prioriteitenlijst opgesteld. De aanpak van de gevaarlijke punten vindt plaats volgens een jaarprogramma. Het jaarprogramma wordt vooraf overlegd met de provinciale afdeling van AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) en met de provinciegouverneur, alvorens te worden goedgekeurd in een stuurgroep<sup>6</sup>.

## 2.2. Methodiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) wordt druk gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Eén van de acties van de eerste Staten-Generaal van het BHG was het identificeren van de zwarte punten op gemeente- en gewestwegen.

<sup>3</sup> De opdracht gevaarlijke punten in Vlaanderen is uitbesteed aan de TV3V.

<sup>4</sup> Zie 'Stand van zaken november 2007' en 'Planning voor 2008', zoals opgenomen op internet: [www.wegen.vlaanderen.be/wegen/gevaarlijkepunte/toestand](http://www.wegen.vlaanderen.be/wegen/gevaarlijkepunte/toestand)

<sup>5</sup> TV3V: Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen. Consortium bestaande uit Arcadis Gedas, Grontmij en Technum.

<sup>6</sup> De stuurgroep bestaat uit de minister van Openbare Werken, de provinciegouverneurs, AWV, alsmede vertegenwoordigers van De Lijn, de Federale politie en het BIVV. Ook de zwakkere weggebruikers zijn vertegenwoordigd door drie verenigingen: de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen.

Dit heeft geleid tot het uitvoeren van een studie 'Gevaarlijke punten', waar een lijst van de 60 meest gevaarlijke kruispunten en wegvakken is opgesteld voor wat betreft de gewestwegen<sup>7</sup>. Het aantal gevaarlijke punten is door het gewest bepaald op 60 locaties, nog voordat de analyse is opgesteld<sup>8</sup>. Voor elk gevaarlijk punt is een programma van eisen en een ontwerp van herinrichting opgemaakt, aan de hand waarvan de geselecteerde gevaarlijke punten veiliger kunnen worden gemaakt.

In het vervolg is het taak om de geïdentificeerde gevaarlijke punten daadwerkelijk aan te passen. In de bijgewerkte aanbevelingen van de Staten-Generaal van het BHG, beveelt men onder meer aan de lijst met 'zwarte' punten te updaten op basis van recente ongevallenstatistieken, en om te beginnen met een analyse van 'zwarte' punten op gemeentewegen.

De focus lag vooralsnog op gewestwegen (inclusief autosnelweg in beheer van het BHG). Vervolgens is er ruime aandacht besteed aan de definitie van een gevaarlijk punt. Een gevaarlijk punt werd samengesteld uit vier categorieën, die elk een score kregen:

- A) Ongevallenconcentraties:  $P = X + 3Y + 5Z$ , met extra gewicht voor doden of zwaargewonden<sup>9</sup>
- B) Onheilspunten:  $P = 3Y + 5Z + 3A + 5B$ , met extra aandacht voor ongevallen met fietsers, voetgangers en motorrijders<sup>10</sup>
- C) Structureel onveilige punten: op basis van screening van beschikbare en meest relevante onderzoeken
- D) Wrevelpunten: locaties die als bijzonder onveilig worden geïnterpreteerd door de weggebruiker / belangenactoren (op basis van een workshop)

De bijzonderheid van deze methode bestaat erin dat er niet enkel gebruik is gemaakt van objectieve gegevens (categorie A en B, deels ook C), maar ook van subjectieve gegevens (categorie D en deels C)<sup>11</sup>. Ook bijzonder is de extra aandacht voor voetgangers en motorrijders: niet alleen bij de analyse maar al bij de selectie van de gevaarlijke punten.

### 2.3. Methodiek in Wallonië

Het MET (ondertussen SPW, Service Public de Wallonie) heeft zijn eerste programma in de strijd tegen gevaarlijke zones gelanceerd in 2000. Dit vijfjarig programma had als doelstelling

<sup>7</sup> Gevaarlijke punten, Tijdelijke Vereniging Iris Safe. De studie is in opdracht van het BUV uitgevoerd van 2004 tot 2006.

<sup>8</sup> Ter wijze van vergelijking: de verhouding gevaarlijk punt per km weg in beheer van het gewest is ca. 0,18 voor het BHG, voor Vlaanderen ca. 0,13 en voor Wallonië ca. 0,11. Uiteraard is de ruimtelijke context in de gewesten zeer verschillend.

<sup>9</sup> X = # lichtgewonden, Y = # zwaargewonden, Z = doden (30 dagen)

<sup>10</sup> Y = # zwaargewonden, Z = doden (30 dagen), A = # zwaargewonde fietser / voetganger / bromfietser / motorrijder, B = dode fietser / voetganger / bromfietser / motorrijder

<sup>11</sup> Voor een volledige uitleg van de interessante methode in het BHG kan er contact worden opgenomen met de auteurs van onderhavig artikel.

de zones met een groot risico (ZHR : zones à haut risque) aan te pakken. In totaal werden 86 ZHR's geïdentificeerd, op basis van ongevalstatistieken met letsel van de periode 1994 tot 1998. De aanpak van deze 86 zones is van start gegaan in 2001. In 2005 heeft het MET besloten een nieuwe analyse te doen aan de hand van een nieuwe index. De situatie van de oorspronkelijke zones was op dat moment als volgt:

- 43 zones waren heraangelegd
- 15 zones hebben geprofiteerd van een gewijzigde situatie, zonder dat er specifieke aanpassingen aan de infrastructuur zijn uitgevoerd (omleidingsroutes, wijziging van de modal split, algemene daling van het aantal ongevallen);
- 28 zones blijven onder toezicht.

De nieuwe index van 2005 baseert zich op de ongevalstatistieken met letsel van de periode 2000 tot 2004. In 2008 gaat een nieuwe campagne van drie jaar van start op basis van de nieuwe index die uitgaat van een multicriteria-analyse. Het gaat om volgende gevaarlijke sites:

- 47 zones met een groot risico (ZHR)
- 8 reiwegen met een groot risico routes (IHR : itinéraire à haut risque)

De methode om de gevaarlijke sites te detecteren is gebaseerd op een verkeersonveiligheidsindex en een multicriteria-analyse.

Op basis van een analyse van de verkeersongevalstatistieken (verzameld door het NIS) komen op sommige locaties ongevalconcentraties aan het licht, met name op kruispunten en op doortochten. Met als doel deze ongevalconcentraties duidelijk af te bakenen, werd de verkeersonveiligheidsindex ontwikkeld. Deze index geeft het aantal letselongevallen per jaar en per hectometer weer, rekening houdend met twee factoren:

- een ruimtelijke wegingsfactor. De geregistreerde ongevallen in de nabije omgeving (2 hectometer in de ene richting en 2 hectometer in de andere richting) worden beschouwd, waarbij een afnemend gewicht wordt toegekend naar gelang het ongeval verderaf is gelegen.
- een wegingsfactor tijd, waarbij rekening wordt gehouden met de evolutie van de ongevallen in de tijd. Bij de bestudering van de ongevallen over de maanden heen worden 5 voorafgaande maanden en 5 volgende maanden meegenomen (volgens een afnemende parabolïde).

De verkeersonveiligheidsindex stelt een gemiddelde waarde voor die wordt berekend over een periode van 5 jaar. Een zone wordt als ZHR beschouwd als de index een waarde heeft van meer dan 2,4. Bij een waarde die lager is, spreekt men van een ZMR (zone à moyen risque), een zone met een gemiddeld risico. De waarde van 2,4 komt grosso modo overeen

met 3 ongevallen per jaar in de invloedssfeer van de bestudeerde site. Dit komt eveneens overeen met wat klassiek wordt beschouwd als zijnde een 'zwart' punt.

Elke geïdentificeerde ZHR (op basis van de verkeersonveiligheidsindex) wordt vervolgens bestudeerd op basis van een multicriteria-analyse (volgens een specifiek ontwikkeld formulier), zodat de algemene situatie ter plekke duidelijk in beeld komt.

Elke indicator van het formulier krijgt een waardering (goed / gemiddeld / slecht) die simpelweg kan worden aangeduid (ingekleurd) op het formulier in de desbetreffende vakjes. Door vakken met elkaar op te tellen wordt een score verkregen. Een score van 20 betekent dat elke indicator als slecht gewaardeerd wordt. In het voorbeeld zijn er 13 vakjes ingekleurd (score 13/20). Door dit voor meerdere projecten te doen, kan een prioriteitenlijst worden opgesteld.

### **3. Welke 'problemen' doen zich voor bij gevaarlijke punten?**

#### **3.1. De terminologie zwarte punten zorgt voor verwarring.**

In de volksmond wordt er doorgaans gesproken van 'zwarte punten' i.p.v. gevaarlijke punten. Deze verwarring wordt niet door elke betrokken persoon bij de aanpak van gevaarlijke punten in de drie gewesten even consequent te lijf gegaan. Om twee redenen is de verwarring een probleem:

- de term 'zwart punt' wordt ook gebruikt in andere sectoren, bv. bij locaties met geluidsproblemen.
- In de tweede plaats hanteert de federale politie een definitie van een zwart punt die niet overeenstemt met de gehanteerde definities van gevaarlijke punten in de drie regio's<sup>12</sup>.

Een belangrijke reden om van de definitie van zwarte punten af te wijken is doorgaans dat er geen specifieke aandacht uitgaat naar specifieke groepen van zwakke weggebruikers. De zwakkere weggebruikers kunnen die extra aandacht goed gebruiken: het woord 'zwak' geeft immers aan dat men onderschikt is aan de sterkere weggebruikers.

#### **3.2. De bepaling van een gevaarlijk punt is lastig**

Zonder hierop expliciet in te gaan, is het voor iedereen in het vakdomein een uitgemaakte zaak dat de statistische gegevens nog niet optimaal zijn. De statistieken zijn niet recent en bovendien als schatter niet volledig betrouwbaar<sup>13</sup>.

- Vlaanderen: statistieken van 1996-1999

<sup>12</sup> Een zwart punt volgens de federale politie is een locatie waar op jaarbasis drie ongevallen met lichamelijke letsels zijn gebeurd binnen een straal van 100m.

<sup>13</sup> 'Selectie en rangschikking van gevaarlijke punten: een grafische benadering, K. Geurts – Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, in het Jaarboek Verkeersveiligheid 2005.

- Wallonië: respectievelijk 1994-1998 en 2000-2004
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2002 + studies gebaseerd op eerdere statistieken

Ook is het zo dat verificatie en opkuising van statistieken een zeer tijdrovende zaak is. Door een maatregel als de eenmalige vating is een verbetering mogelijk bij toekomstige plaatsbepaling van de gevaarlijke punten.

Voorts is het zaak om de juiste locaties te kennen van meerdere ongevallen, ten einde te kunnen beoordelen of ze moeten worden gebundeld. Omdat de ongevallen zich eerder verspreid voordoen dan op exact dezelfde locaties, is de definitie van een gevaarlijke *punt* zeer belangrijk. In de drie gewesten is hiermee verschillend omgegaan, zowel naar afstand (100 m voor- en na een kruispunt tot 400m) als naar terminologie (punten, wegvak, zones....). Dit betekent dat een locatie die in het ene gewest bestempeld wordt als een gevaarlijk punt, dit niet per se ook een gevaarlijk punt zou zijn volgens een methode uit een ander gewest.

### **3.3. Het wegwerken van een gevaarlijk punt is niet per definitie zaligmakend**

Een gevaarlijk punt kan een ander potentieel gevaarlijk punt verbergen. Door aanpassingen uit te voeren op een gevaarlijk punt wordt nagestreefd dat het weggedrag in positieve zin verandert en er niet meer sprake is van een gevaarlijk punt na uitvoering van de werken.

Het aangepaste weggedrag kan echter leiden tot het naar voren komen van een nieuw gevaarlijk punt. Een aansprekend voorbeeld is de situatie waarin een bocht wordt rechtgetrokken. Dit kan leiden tot een verhoogde rijsnelheid, met mogelijke negatieve consequenties op een naburige locatie. Bij de aanpak van gevaarlijke punten is dit één van de grootste uitdagingen: ervoor zorgen dat er geen nieuwe problemen ontstaan.

In de drie gewesten waar de gevaarlijke punten zijn aangepakt, wordt bij de oplossingen minstens impliciet aandacht besteedt aan implicaties op de (nabije) omgeving. Het vraagt echter bijkomend onderzoek om te evalueren of het probleem zich in de praktijk heeft verplaatst.

### **3.4. De aanpak van gevaarlijke punten legt de focus op letselongevallen**

Door de focus te leggen op statistieken rond letselongevallen bij de selectie van gevaarlijke punten wordt er voorbij gegaan aan schadeongevallen en aan subjectieve onveiligheid.

Statistieken van schadeongevallen zijn moeilijk te verkrijgen, en bovendien wordt niet elk schadeongeval geregistreerd. Door het niet meenemen van schadeongevallen blijven er

locaties verborgen die *potentieel* ongevallen met letsel kunnen inhouden. Het blijft uiteraard de vraag in hoeverre een locatie met schadeongevallen gebruikt kan worden als indicatie om te voorspellen of er in de toekomst op dezelfde locatie letselongevallen zullen plaatsvinden.

Bij subjectieve onveiligheid gaat het niet zozeer om locaties waar ongevallen plaats hebben gevonden, maar waar een *gevoel* van onveiligheid heerst. Een dergelijk onveiligheidsgevoel verschilt per soort weggebruiker: sommige locaties zijn subjectief onveilig voor bv. fietsers of voetgangers, andere locaties voor automobilisten, en nog andere locaties voor alle weggebruikers.

Een bijkomend aspect is het verschil in waakzaamheid van weggebruikers bij locaties die men als onveilig ervaart. De relevante vraag dringt zich op wat het netto-effect is van een verhoogde waakzaamheid: ofwel is men voorzichtig en vinden er daardoor geen ongevallen plaats, ofwel de voorzichtigheid slaat door naar stresssituaties met (bijna-)ongevallen tot gevolg. Net als bij schadeongevallen is het onduidelijk in hoeverre een als onveilig ervaren locatie kan voorspellen of (en in welke mate) er letselongevallen zullen plaatsvinden.

In geen van de drie gewesten besteedt de aanpak van gevaarlijke punten aandacht aan schadeongevallen. De subjectieve onveiligheid komt bij de drie studies aan bod, voor wat betreft de *analyse* van de geselecteerde gevaarlijke punten. De studie voor het BHG onderscheidt zich door het incorporeren van de subjectieve onveiligheid bij de selectie van de gevaarlijke punten.

### 3.5. De evaluatie van gevaarlijke punten is niet eenvoudig

Met evaluaties van de gevaarlijke puntenstudies kan worden nagegaan in hoeverre deze aanpak een rol speelt in de verbetering van de verkeersveiligheid. Dergelijke evaluaties zijn niet eenvoudig, aangezien de aanpassing van infrastructuur niet het enige element is binnen het totaalpakket aan acties op het vlak van verkeersveiligheid. De toegenomen bewustwording door sensibilisatie en de aandacht voor opleiding vanaf jonge leeftijd spelen bv. zeker ook een rol<sup>14</sup>.

Het ontbreken van evaluaties contrasteert met de tijdsgeschiedenis die wordt gekenmerkt door het afleggen van verantwoording aan de belastingbetaler op het gebied van effectiviteit.

De complexiteit is één van de redenen dat evaluaties van gevaarlijke punten weinig worden uitgevoerd. De tijdspanne tussen het moment van studie en de mogelijkheid tot evaluatie speelt zeker ook een rol: het implementeren van de infrastructuurmaatregelen en het beschikken over statistische gegevens nadien neemt tijd<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Zie ook: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen – Deel 1 Probleemanalyse verkeersonveiligheid, p. 13; 2007.

<sup>15</sup> Ter illustratie het vb. Vlaanderen: er zitten meerdere jaren tussen statistieken (1997-1999), selectie (2002), en uitvoering op het terrein (doorlopend tot 2008 en verder).



### 3.6. De aanpak van gevaarlijke punten kent zijn limieten

Het voorbeeld Nederland leert dat de aanpak van 'zwarte punten' zijn limieten kent<sup>16</sup>. In Nederland spreekt men van een 'zwart' punt als er op een locatie minstens zes ongevallen hebben plaatsgevonden met letselschade over een periode van drie jaar. Het aantal 'zwarte' punten is de laatste decennia fors gedaald. De experts vrezen dat de aanpak geen substantiële bijdrage meer kan leveren aan een verdere daling van het aantal doden op de Nederlandse wegen. Enkele cijfers:

- het aantal zwarte punten bedroeg in de periode 1987-1989 maar liefst 1909 locaties, tegen 427 locaties in de periode 2004-2006 (-78%)
- over dezelfde periode is het aantal doden gedaald van 397 naar 29 (-93%), het aantal zwaar gewonden van 4367 naar 514 (-89%)
- Nederlandse experts gaan uit van een maximum winst van 10 doden per jaar. Rekening houdend met een effect van 18%<sup>17</sup>, oordelen ze dat de aanpak van de resterende gevaarlijke punten leidt tot een jaarlijkse reductie van 2 doden. De conclusie die hieruit wordt getrokken: de aanpak van 'zwarte' punten levert geen substantiële bijdrage aan een verdere daling van het aantal verkeersdoden.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen geeft aan dat circa één op de zeven slachtoffers te situeren is op een gevaarlijke punt. De conclusie die men in feite trekt: het is tijd om een andere weg in te slaan.

## 4. Vormen inspecties en audits een toekomstgericht antwoord?

### 4.1. De Europese richtlijn 'Road Infrastructure Safety Management'

Op Europees niveau worden preventieve maatregelen als belangrijk middel naar voren gebracht: er wordt al jaren gewerkt aan de richtlijn 'Road Infrastructure Safety Management'. Deze richtlijn werd op 19 november 2008 gepubliceerd in het officiële publicatieorgaan van de Europese Unie.

De richtlijn gaat in op meerdere aspecten:

- **Verkeersveiligheidseffectbeoordeling** van een weg: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;
- **Verkeersveiligheidsaudit** van een weg: een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;

<sup>16</sup> SWOV Research Activities, november 2007

<sup>17</sup> Volgens een meta-analyse van de Noorse onderzoeker R. Elvik kan er worden uitgegaan van een gemiddelde daling van 18% wat betreft het aantal ongevallen op locaties die als zwart punt gelden

- **Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid** van het in gebruik zijnde wegennet: een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen
- **Verkeersveiligheidsinspectie**: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;

In de Europese richtlijn zijn volgende data opgenomen:

- 20 dagen na publicatie: de richtlijn treedt in werking
- de legale, reglementaire en administratieve uitwerkingen om te voldoen aan de richtlijn, moeten van kracht zijn op 19 december 2010
- vormingsprogramma's van auditeurs moeten worden aangepast, indien ze nog niet bestaan, tegen ten laatste 19 december 2011.

Er is voor België dus nog wat tijd beschikbaar om zich te organiseren. Er is in afwachting van de Europese richtlijn al voorbereidend werk verricht, vooral wat betreft inspecties en audits. Op nationaal niveau volgt de FOD Mobiliteit en Vervoer de Europese richtlijnen op, en besteedt zowel het OCW als het BIVV aandacht aan inhoudelijke aspecten.

#### 4.2. Opportuniteit om te komen tot één methode

De eerste constatering bij de aanpak van gevaarlijke punten was de verwarring met het begrip 'zwarte' punten, de tweede constatering dat de definitie verschillend werd uitgewerkt.

Voor wat betreft inspecties en audits bestaat er de uitgelezen mogelijkheid om te voorkomen

- dat er verschillende definities worden uitgewerkt, door het uitwerken van een werkinstrument dat in de drie gewesten uniform wordt toegepast.
- dat er begripsverwarring ontstaat. Het hanteren van enkel en alleen de begrippen 'inspecties' en 'audits' is minder aangewezen, zeker met betrekking tot het begrip 'audit'<sup>18</sup>. Er zou voor **RSI** (Road Safety Inspections) en **RSA** (Road Safety Audits) gekozen kunnen worden.

#### 4.3. Loskoppeling van ongevallenstatistieken

Bij een RSI en RSA is het niet nodig om een uitgebreide en tijdrovende statistische analyse van ongevallen uit te voeren zoals bij de aanpak van gevaarlijke punten het geval is.

---

<sup>18</sup> Het begrip audit wordt immers in Vlaanderen al gebruikt binnen het vakdomein mobiliteit: de fameuze 'audit' in het kader van het bespreken van een mobiliteitsproject van meer dan €200.000 in de zogenaamde PAC (provinciale audit commissie) Hierbij kijkt men niet alleen naar het aspect verkeersveiligheid maar ook naar de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid.

We constateerden al eerder dat slechts zes op de zeven slachtoffers elders plaatsvindt dan op gevaarlijke punten. De gevaarlijke punten aanpak is daarom niet zaligmakend. Het systematisch uitvoeren van RSI en RSA speelt in potentie dan ook een belangrijke rol. .

Bij gevaarlijke punten bestaat het risico dat door het oplossen van een punt een ander gevaarlijk punt in de (nabije) omgeving ontstaat, doordat de analyse van het oorspronkelijk gevaarlijk punt in een te beperkte omgeving plaatsvindt.

Bij toepassing van RSI en RSA is de inspectie of analyse losgekoppeld van ongevallen, en gaat het om een grotere lengte dan bij de aanpak van gevaarlijke punten. In theorie is daardoor de kans op coherentie groter. In de gehanteerde methodiek is het wel belangrijk om hiervoor waarborgen in te bouwen.

Ook belangrijk is het feit dat het onderscheid naar letselongevallen en schadeongevallen er niet toe doet, aangezien de RSI en RSA onafhankelijk van de statistieken plaatsvinden door ervaren inspecteurs en auditors.

##### **5. Besluit: RSI en RSA is de toekomst, maar geen onmiddellijk wondermiddel.**

De aanpak van gevaarlijke punten is geen ideaal middel om te komen tot een echt strategisch wegenbeleid. De Europese richtlijn biedt daarentegen een kader om wel degelijk een strategisch beleid vorm te geven. Een verplichting tot het systematisch opstellen van RSI en RSA als onderdeel daarvan, gaat al meer in de goede richting vanwege de uniformiteit en mogelijkheid om dit structureel toe te passen op alle wegenis.

Dit biedt alle kansen om vanuit het oogpunt verkeersveiligheid te komen tot een continue aanpak, die tegemoet komt aan enkele tekortkomingen van de aanpak van gevaarlijke punten. Het zal niettemin een werk van lange adem zijn, alvorens alle wegvakken zijn geïnspecteerd, en noodzakelijke infrastructurele aanpassingen worden uitgevoerd. Het zal (voorlopig?) een illusie blijven dat alle ongevallen waarbij de infrastructuur een rol speelt, voorkomen kunnen worden. Dat kan één van de redenen zijn om, naast invoering van RSI en RSA, op het vlak van infrastructuur aandacht te blijven besteden aan curatieve instrumenten zoals de aanpak van gevaarlijke punten.

## 6. Bronvermelding

Actieplan 2007-2012, Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest BHG en BIVV, 2007.

Door met duurzaam veilig. Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, SWOV, 2005.

Etats-Généraux de la Sécurité Routière en Région wallonne, 24 septembre 2007, [www.securiteroutiere.wallonie.be](http://www.securiteroutiere.wallonie.be)

Europa Duurzaam in Beweging – Duurzame mobiliteit voor ons continent; tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van 2001 van de Commissie, Europese Commissie, 22 juni 2006

A European Directive on Road Infrastructure Safety Management, RIPCORDER-iSEREST Conference, Bergisch Gladbach, september 2007

Gevaarlijke punten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Tijdelijke Vereniging Iris Safe, in opdracht van het BUV, 2004 - 2006.

Gevaarlijke punten in Vlaanderen, 'stand van zaken november 2007' en planning voor 2008, <http://www.wegen.vlaanderen.be/wegen/gevaarlijkepunten/toestand>

Jaarboek 2005 Verkeersveiligheid, VSV.

Leidraad Veilig Verkeer Vlaanderen, 2e editie, 2006, TV3V, in opdracht van het Vlaams Gewest

Modèle mathématique d'évaluation de l'insécurité routière, U. Romano et D. Heuchenne, note d'information du Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction du trafic et de la sécurité routière, avril 1996

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001.

Programme d'action européen pour la sécurité routière. Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée.

Commission européenne, 6/2003, COM(2003) 311 final

Proposition de Directive du Parlement Européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, Commission européenne, 10/2006, COM(2006) 569 final

Road Safety Audits, PIARC Technical Committee on Road Safety (C13), 2001

SURE (Sécurité des usagers sur les routes existantes) <http://www.sure.equipement.gouv.fr/>

SWOV Research Activities, novembre 2007

Verkeersveiligheidsaudits en aanpak gevaarlijke punten, R. Jacobs, OCW Mededelingen nr. 54, 2003.

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, kabinet Van Brempt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, 11/2007