

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 1 van 15

- « De weginfrastructuur moet worden verbeterd om eventuele fouten van weggebruikers te vermijden, maar ook om de gevolgen ervan te verminderen. »
- « Er blijven teveel gevaarzones op kruispunten, op bepaalde delen van de weg (vooral doortochten binnen de bebouwde kom) en binnen bebouwde zones. »

I. INLEIDING

1. Voorwoord

Om de problematiek van de verkeersinfrastructuur en van de gevaarzones die er nog aanwezig zijn, aan te kaarten, wil het Begeleidingscomité de aandacht vestigen op het volgende:

- deze materie heeft invloed op lange, zelfs heel **lange termijn**;
- recentelijk werden in elk van de drie Gewesten nieuwe vormen van investeringsbeleid voor de inrichtingen van wegen ingevoerd. Deze nieuwe beleidsvormen staan nog in hun kinderschoenen en wij kunnen **nog niet voldoende afstand nemen** om de gevolgen ervan in te schatten ;
- de problemen i.v.m. infrastructuur vallen grotendeels onder de bevoegdheid van de Gewesten.

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat tegen 2005 de doelstellingen op infrastructureel vlak die heden worden vastgelegd, zouden worden geëvalueerd en eventueel hertekend.

2. Enkele cijfergegevens

Volgens een Duitse studie zouden bijna 70% van de ongevallen te wijten zijn aan een fout of een tekortkoming bij de bestuurder. 27% van de ongevallen zouden liggen aan het wegennet. Als experts echter naar de plaats van het ongeval worden gezonden, blijven zij echter uiterst zelden stilstaan bij de wegomgeving en haar elementen. Het is dus moeilijk correct te evalueren in welke mate de infrastructuur betrokken is bij het ontstaan van ongevallen en de ernst ervan.

De verbeteringen moeten gericht zijn op het hele grondgebied en de verschillende soorten wegen. De benaderingswijzen zullen echter sterk moeten verschillen naargelang men zich binnen of buiten de bebouwde kom bevindt of op grote of kleinere wegen.

3. Het ongeval in de wegomgeving

Ongevallen zijn het resultaat van een disfunctie van het verkeerssysteem, meer bepaald de bestaande interacties binnen het systeem mens/voertuig/omgeving. Op gebied van verkeersveiligheid, bestaan de doelstellingen van de wegontwerpers en –beheerders erin de processen die tot het ongeval leiden zo goed mogelijk tegen te gaan.

Men kan bijvoorbeeld veronderstellen dat een bestuurder (vooral visuele) informatie opneemt of ontvangt van de omgeving (wegen, andere weggebruikers, wegomgeving...), dat hij deze

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 2 van 15

informatie verwerkt of interpreteert en dat hij in functie hiervan zijn rijgedrag (snelheid, alertheid, richting...) aanpast door indien nodig de bedieningsorganen van zijn wagen te manipuleren die op zijn beurt in interactie staat met de infrastructuur.

Het minder goed functioneren van het systeem kan gevolgen hebben voor elke of meerdere van deze fasen:

- De informatie bereikt de weggebruiker te laat of helemaal niet (onvoldoende **zichtbaarheid**, in het bijzonder op bochten en kruispunten)
- Deze informatie kan niet worden verwerkt of wordt slecht verwerkt (gebrekkige **leesbaarheid** van de inrichting, bijvoorbeeld op kruispunten)
- **De aanpassing van de wegen aan de dynamica van de voertuigen** is niet optimaal, de interactie voertuig/infrastructuur verloopt gebrekkig (bijvoorbeeld onmerkbare vibraties die leiden tot controleverlies in bochten)

Zelfs in een minder gunstige situatie blijven de interacties binnen het systeem mens/voertuig/omgeving verder bestaan: men kan remmen, ontwijken of proberen de controle over het voertuig terug te winnen. De infrastructuur en de omgeving beslissen dan of er een botsing plaatsgrijpt en bepalen de ernst van de berokkende schade aan de personen. De inrichting van de wegomgeving moet zo worden ontworpen dat de disfuncties van het systeem worden gecompenseerd, dat bijvoorbeeld bij verlies over de controle van het voertuig, de **controle kan worden teruggewonnen**, en dat botsingen worden **vermeden** of dat tenminste de ernst ervan wordt **beperkt**.

Vervolgens moet de infrastructuur leiden tot gedrag dat aansluit bij de wegomgeving en haar gebruik (functies van de weg). Anderzijds moet de infrastructuur ertoe leiden dat elk element van de inrichting compatibel is met het teweeggebrachte gedrag: er moet een zekere **samenhang** zijn tussen het beeld van de weg en het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

Tevens moeten de **verkeersstromen** van de verschillende weggebruikers **correct worden beheerd** door ze te mengen of te scheiden. Op deze manier wordt het gevaar voor botsingen zoveel mogelijk beperkt.

Tenslotte zal de **interventiesnelheid van de hulpdiensten** ook gedeeltelijk afhangen van de vormgeving van de infrastructuur en de uitrusting.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 3 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

II. LOPENDE MAATREGELEN

1. Categorisering van de wegen

Problematiek

Snelheidsbeheersing is een cruciaal onderdeel van elk verkeersbeleid dat vooral op het probleemveld van de onveiligheid en onleefbaarheid wil inwerken.

In de verkeersomgeving kunnen tal van infrastructuurgebonden maatregelen getroffen worden om de gewenste snelheidsniveaus te ondersteunen. Deze maatregelen verbeteren meer bepaald de **leesbaarheid** van de weg. Via de leesbaarheid verschaffen de weg en zijn omgeving elke weggebruiker door een geheel van elementen (geometrie van de weg en zijn omgeving, uitrusting en "inrichting" van de weg, vormgeving en uitzicht van de omringende gebouwen, stadsmeubilair, etc.) een juist beeld van de weg. Dit beeld kan gemakkelijk en snel worden begrepen, zowel dankzij de aard van de weg en zijn omgeving, het gebruik dat ervan wordt gemaakt, de waarschijnlijke of mogelijke bewegingen van andere weggebruikers en het gedrag dat men van hen verwacht.

Eén van deze maatregelen strekt ertoe een heus **gedifferentieerd snelheidsbeleid** op punt te stellen, dat zowel betrekking heeft tot de hiërarchische positie van de weg als onderdeel van het hele net als tot de verschillende functies ervan in de stedenbouwkundige ordening van het grondgebied. M.a.w.: voor een coherente aanpak inzake snelheid, mag men niet enkel aandacht geven aan het standpunt van de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (verkeersfunctie van de weg), maar moet ook rekening worden gehouden met alle plaatselijke activiteiten die aan de basis liggen van verplaatsingen van verschillende types weggebruikers in vele andere richtingen dan in de lengte (verblijfsfunctie).

Bovendien bestaat er wat de verkeersfunctie van de weg betreft, een fundamenteel verschil tussen het verkeer dat gebruik maakt van de weg om van punt A naar punt B te gaan, en het plaatselijk verkeer dat verband houdt met plaatselijke activiteiten en met de verblijfsfunctie van de weg.

De categorisering van wegen en straten mag niet worden opgevat als een instrument dat enkel bestemd is voor wegbeheerders. Zij moet ook leesbaar worden gemaakt voor de weggebruikers. De categorisering wordt hen dus meegedeeld via snelheidsregimes en moet de weggebruikers duidelijk wijzen op de betekenis van de verschillende snelheidsregimes en op de gevolgen ervan voor het aan te nemen gedrag in het verkeer. Het doel is het **creëren van een intrinsiek veilige wegomgeving**. In dit verband werden concrete maatregelen genomen voor elk belangrijk element van de wegomgeving (uitzicht van de weg), zodat de gewenste snelheid, de functie van de weg op een bepaalde plaats en binnen zijn omgeving en het beeld op elkaar kunnen worden afgestemd.

De wegbeheerders, met name de Gewesten, hebben deze benadering goed begrepen en omgezet in plannen voor hun wegennet. Hun visies gingen soms zelfs verder en gaven (althans op papier) ideale statuten aan gemeentewegen: zowel de verkeersfunctie als de verblijfsfunctie van de verschillende betrokken wegen worden gerespecteerd.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 4 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

Op plaatselijk vlak moeten nog grote inspanningen worden geleverd omdat sommigen tevreden zijn met een minimalistische aanpak die ertoe strekt op het gehele gemeentelijke territorium de huidige reglementaire snelheidsbeperking van 50 km/u binnen de bebouwde kom toe te passen, dit zonder gebruik te maken van de waaier aan ter beschikking zijnde reglementaire instrumenten (zone 30, woonerf, wegen met snelheidsbeperking tot 70 km/u ...).

Zie tabel in bijlage 1.

Stand van zaken

Zie Reglementering snelheidsbeperkingen onder Lopende maatregelen van het dossier Onaangepaste en Overdreven Snelheid

Vlaams Gewest

Categorisering wegen

- hoofdwegen, primair I en primair II-wegen vastgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- Secundaire wegen worden vastgesteld in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Sommigen gedaan, anderen naderen hun einde.
- Lokale wegen worden bepaald in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.
- 73 gemeenten hebben een afgewerkt mobiliteitsplan.
- 200 gemeenten zijn bezig met de opmaak van hun mobiliteitsplan op een totaal van 308 gemeenten in Vlaanderen.
- Binnen het instrument "Mobiliteitsconvenant" wordt door het Vlaamse Gewest een financiële tegemoetkoming (subsidie) gegeven voor :
 1. * de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten
 - * de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingsfunctie
 2. * de aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen
 - *de aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen.

In 2000 werd hiervoor 400 miljoen BEF voorzien.

In 2001 werd dit bedrag verviervoudigd.

Waals Gewest

- cartografie van het gewestelijk wegennet (Net van grote capaciteit of RGG en interstedelijk net of RESI)
- grenzen van de bebouwde kom afgebakend op de gewestwegen
- snelheidsregimes niet in kaart gebracht, maar theoretisch vastgelegd
- gemeentelijke mobiliteitsplannen werden (10) of worden (20) bestudeerd op een totaal van 262 Waalse gemeenten
- subsidiecijfer ligt hoger (75% i.p.v. 60%) voor de veiligheidsinrichtingen
- subsidiëring van kosten voor studies (75 %)
- derde vormingssessie voor mobiliteitsadviseurs is aan de gang (220 "gediplomeerde" mobiliteitsadviseurs)

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 5 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- cartografie van het hele netwerk van gewest- en gemeentewegen
- afbakening grenzen bebouwde kommen
- snelheidsregimes zijn niet in kaart gebracht, maar werden duidelijk gedefinieerd in stedenbouwkundige documenten van het Gewest (GewOP, GBP, IRIS...)
- gedefinieerde snelheidsregimes toegepast op het terrein, meer bepaald op gewestwegen (zie dossier Onaangepaste en Overdreven Snelheid)
- gemeentelijke ontwikkelingsplannen (bevatten mobiliteitsluik) werden of worden bestudeerd
- 1^e vormingssessie voor mobiliteitsadviseurs is aan de gang

2. Afbakening en aanpak van gevare zones

Problematiek

Het aantal ongevallen op het Belgische wegennet houdt natuurlijk verband met de dichtheid van het netwerk en de verkeersdichtheid.

Hoewel het type netwerk en verkeer sterk verschillen naargelang van het Gewest, moet men opmerken dat op bepaalde plaatsen, ongeacht het Gewest, opvallend veel ongevallen plaatsvinden.

Huidige stand van zaken

Sinds kort hebben de Gewesten gerichte interventiedoelstellingen vastgelegd. Deze worden gekozen aan de hand van objectieve criteria en maken het mogelijk de beschikbare budgetten beter toe te wijzen. Deze benaderingswijzen zijn relatief recent, tenminste wat hun "georganiseerde" structuur betreft. De doelstellingen zijn de volgende:

Vlaams Gewest

Het Vlaams Gewest omschreef criteria om het gevaar binnen bepaalde zones op Vlaamse gewestwegen in te schatten. Deze criteria bieden de mogelijkheid de interventieprioriteiten vast te leggen:

- Prioriteitsfactoren = aantal lichtgewonden + 3 x het aantal ernstig gewonden + 5 x het aantal doden: als het resultaat hoger ligt dan 70 per km, of als er minimum 3 punten bestaan met elk een prioriteitsfactor van tenminste 15 over een lengte van maximum 3 km.
- Continuïteit van de bebouwing buiten de bebouwde kom
- Veiligheidsafstand tussen de markering van het fietspad op de rijbaan en de rijstrook lager dan 50 cm.
- Veiligheidsafstand tussen de rijstrook en de laterale hindernissen lager dan of gelijk aan 2 meter.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 6 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

Het beleid om de zwarte punten en zwarte zones te behandelen zal systematisch per provincie worden behandeld, telkens in het kader van een werkgroep. De werkmethode is klaar. De eerste vergaderingen gaan van start in november 2001. Vóór eind 2002 zou de planning van de te ondernemen handelingen moeten zijn vastgelegd.

Waals Gewest

Het MET heeft de benadering om de "zwarte punten" uit te schakelen laten varen. Deze benadering werd als te beperkend aanvaard. Een ruimere aanpak om de "gevaarzones" aan te pakken, werd vastgelegd. Bij deze methode worden de ongevallen die binnen een tijdspanne van meerdere maanden plaatsvinden binnen een straal van vier hectometer. Op basis van een gemiddelde van deze waarden over een periode van vijf jaar, de zogenaamde "onveiligheidsindex", worden de gevaarzones bepaald. Via deze index kunnen de "Hoge Risicozones" (HRZ) en de "Middelgrote Risicozones" (MRZ) worden vastgelegd.

Een tweede etappe bestaat in de analyse van deze indices op basis van een rooster met verschillende criteria. Als alle componenten van de plaatsen zijn opgeslagen en als uit analyse de positieve en de negatieve punten van de betrokken zones gebleken zijn, kan de Direction des Routes et Autoroutes van het MET een lijst van uit te voeren werkzaamheden opstellen, geklasseerd naargelang van de prioriteit.

Over de inrichting van de in aanmerking komende lokatie wordt beslist naargelang van het soort ongevallen die er plaatsvinden.

Een strategisch verkeersveiligheidsplan, dat in 1997 door de diensten van het MET werd uitgewerkt, strekt ertoe het aantal doden en ernstig gewonden op de weg te doen afnemen. De specifieke doelstellingen beogen een vermindering van het aantal HRZ's, MRZ's en zones met subjectieve onveiligheid (door de gebruiker gevraagde zones).

Het plan voorzag in een afname van het aantal doden en ernstig gewonden met 20 % door de inrichting van 86 reeds bestaande HRZ's en 643 bestaande MRZ's zones, dit voor een budget van 3,9 miljard, gespreid over 5 jaar.

Hier ziet u de lokalisatie van de HRZ (aantal tussen haakjes):

- Kruispunten met lichten (27)
- Kruispunten zonder lichten, gewone kruispunten of kruispunten met asverspringing (22)
- Curven en bochten (13)
- Verkeerswisselaars van autosnelwegen (12)
- Doortochten (5)
- Afdalingen en hellingen (5)
- Andere (2)

Eind 2000 werd de officiële toestemming gegeven. Hieraan werd een budget voor drie jaar, dat ingaat in 2001, gehecht. De eerste schijf bedraagt 271 miljoen, waarmee 15 HRZ's en 10 MRZ's kunnen worden ingericht.

Anderzijds moet men opmerken dat elke renovatie meer kost dan gepland, omdat de territoriale overheden niet enkel optreden op de risicozone zelf, maar wat de omgeving ervan betreft. De bedragen die werden uitgetrokken voor het plan zouden dus ongeveer 17 miljard Belgische frank moeten bedragen. De momenteel voorziene bedragen volstaan hiervoor echter niet.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 7 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

Het strategisch plan dat eerder werd uitgewerkt, moet worden aangepast voor de periode 2002-2004, maar is momenteel niet beschikbaar.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschilt de stedenbouwkundige problematiek van deze van de twee andere Gewesten.

De botsingen en ongevallen die erdoor ontstaan, worden vooral veroorzaakt door de verkeersdichtheid en door de niet-naleving van de opgelegde snelheidsbeperkingen. De gebruikers van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn echter niet allemaal gemotoriseerd.

Vaak vinden aanrijdingen plaats met kwetsbare weggebruikers (voetgangers en fietsers), zelfs op plaatsen waar deze meer in veiligheid zouden moeten verkeren (oversteekplaatsen voor voetgangers bijvoorbeeld).

Om een totaalvisie van de ondervonden problemen te ontwikkelen, zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2002 een budget uittrekken van 40 miljoen, dat 19 gemeentes de mogelijkheid zou bieden subsidies te ontvangen voor de studie van de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen op hun grondgebied.

Anderzijds moet het Gewest voor een benadering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer de inrichting van verschillende wegen hertekenen door er speciale wegbeddingen voor bussen te voorzien, die soms ook voor tweewielers zouden dienen..., dit alles om de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren.

3. Uitrustingen van de weg – variabele signalisatie

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de uitrustingen van de weg, in het bijzonder aan de signalisatie. De pertinentie (zichtbaarheid, aanpassing aan de omgeving) en de kwaliteit (onderhoud, leesbaarheid) ervan hangt immers af van de goede perceptie van de boodschap door de automobilist en diens aanvaarding van de boodschap.

Op de autosnelweg en in het bijzonder in zones waar veel verkeersopstoppingen, ongevallen optreden,...biedt variabele signalisatie niet enkel een verbetering van de doorstroming, maar ook een verhoging van de veiligheid. Diverse studies (evaluaties) die in Europa werden uitgevoerd m.b.t. dit onderwerp (vermeld in ITS Handbook 2000 van de PIVW) wijzen op een afname van ongevallen tot 41 %. Deze signalisatie moet dan ook kaderen in een strategie voor verkeersbeheer, gebaseerd op grondige controles van de doorstroming van het verkeer en op scenario's voor degressieve snelheidsbeperkingen. Om de efficiëntie ervan te garanderen, moet deze signalisatie op regelmatige afstanden moeten worden herhaald, zodat de automobilist op elke plek van de betreffende zone het volgende bord kan waarnemen en derhalve zijn snelheid erop kan afstemmen.

(zie ook documenten in bijlagen)

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001
Dossier 9		Bijgewerkt op : : 29/01/02
INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		pagina 8 van 15

4. Diverse maatregelen

Het Begeleidingscomité herinnert eraan dat de problematiek ter verbetering van de infrastructuur om er de verkeersonveiligheid te verminderen, onder de bevoegdheid valt van de Gewesten. Zoals hoger vermeld, passen deze momenteel meerdere beleidsvormen toe die moeten worden geëvalueerd om de impact ervan te kennen.

Naast de grote thema's die hierboven worden behandeld, kunnen punctuele maatregelen worden gepland, die in functie staan van de verschillende wegcategorieën.

5. Veiligheidsaudits

Een veiligheidsaudit is een controleprocedure inzake verkeersveiligheid van wegprojecten die onderworpen zijn aan precieze technische en juridische regels en die wordt uitgevoerd door een derde. De audit kan ook worden uitgevoerd op bestaande infrastructuren, om deze te verbeteren.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 9 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

Voorwoord

Als men in het kader van verkeersveiligheid spreekt over inrichting van infrastructuur, mag men niet denken in termen van meerkost: de opname van weginrichting in de omgeving moet een natuurlijk proces zijn.

Deze benaderingswijze kan worden aangemoedigd door financiële steun toe te kennen die de gemeenschap recupereert in de vorm van besparingen op het gezondheidsbudget.

De wegbeheerders moeten niet beschuldigd worden van gebrek aan vooruitziendheid indien de herfstbladeren niet werden opgeraapt of als de wegen er besneeuwd bijliggen: de bestuurders moeten hun gedrag aanpassen aan de omstandigheden.

Alvorens in te grijpen op vlak van infrastructuur, moeten er absoluut maatregelen worden genomen om het probleem van overdreven snelheid te verhelpen (zie dossier nr. 1 – overdreven en onaangepaste snelheid). Voor deze maatregelen, geeft het Begeleidingscomité de aanbeveling het aantal kastjes met onbemande camera's te verveelvoudigen, zowel op autosnelwegen als, en dan vooral, op gewestwegen, hoofdzakelijk op oversteekplaatsen binnen de bebouwde kommen.

1. Categorisering van de wegen

Doelstellingen voor 2010

1. Binnen de federale administratie bestaat er een dienst (normen) die een cartografisch systeem bezit dat relatief volledig is (GIS); anderzijds ontwikkelden de Gewesten hun eigen systeem en verzamelden ze alle informatie die nuttig is voor hun eigen beleid. Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat het federaal veiligheidssysteem volgende gegevens zou bevatten:
 - o De categorisering van de wegen toepassen op het hele Belgische net van wegen en straten: correcte afbakening van de grenzen van de bebouwde kom, toekennen van een snelheidsregime aan elke straat (zie referentietabel voor de categorisering)
 - o Deze categorisering en de gegevens van de drie Gewesten opnemen in het federaal systeem (GIS), vóór de inwerkingtreding van de ISA-systemen
 - o Alle bijzondere reglementaire statuten vermelden bij de cartografie (zones 30 ...)
2. Het Begeleidingscomité geeft bovendien de aanbeveling deze categorisering van de wegen kenbaar te maken aan de verschillende publieken:
 - o Ordediensten en justitie
 - o Het grote publiek
 - o Technici en mobiliteitsadviseurs
 - o Project-ontwerpers
 - o Beleidsmakers
 - o Voertuigfabrikanten
3. Bestuurders informeren via aangepaste, zorgvuldig gekozen en geplaatste signalisatie

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 10 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

4. Op basis van deze categorisering van wegen de nodige controle en handhaving organiseren
5. Inrichtingen voor fietsers aanpassen aan de verschillende toegelaten snelheden (zie dossier 6: straatcode)
6. Inrichtingen voor voetgangers aanpassen aan de verschillende toegelaten snelheden (zie dossier 6: straatcode)

Vlaams Gewest

1. Het beleid van de "mobiliteitsconvenant" en de gemeentelijke mobiliteitsplannen voortzetten
2. De benadering van een snelheidsbeperking van 70 km/u als basisregel ontwikkelen voor de wegen buiten de bebouwde kom, uitzonderingen buiten beschouwing gelaten (zie dossier snelheid)

Waals Gewest

1. GMP voor elke Waalse gemeente
2. In elk GMP de aanpak van de categorisering van de wegen ontwikkelen en aan elke weg een snelheidsregime toekennen
3. Het begin van bebouwde kommen duidelijker zichtbaar aangeven
4. Het aantal en de oppervlakte van de zones 30 verhogen
5. Veralgemening nastreven van het zone 30-statuuut binnen de bebouwde kom en van de andere wegen uitzonderingen maken (inversie van de principes: zie dossier straatcode)

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

1. 75% van de wegen in zone 30, voetgangerszone of woonerf
2. ± 23 % van de wegen met snelheidsbeperking van 50 km/u
3. ± 2 % van de wegen met snelheidsbeperking van 70 km/u
4. gemeentelijke ontwikkelingsplannen verder uitwerken en aansporen tot finalisering van de zones 30 op het terrein, zoals voorzien in het GewOP
5. Gewestelijke Mobiliteitsplannen opstellen voor het gehele grondgebied, gemeente per gemeente
6. De opleiding verder zetten van mobiliteitsadviseurs

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 11 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

2. Risicozones afbakenen en aanpakken

Doelstellingen tegen 2010

- Alle hoge risicozones behandelen

Vlaams Gewest

1. Het bestaande beleid voortzetten
2. De benadering van de snelheidsbeperking van 70 km/u op de wegen buiten de bebouwde kom ontwikkelen zoals beschreven in het dossier overdreven en onaangepaste snelheid
3. De herinrichting voortzetten van de oversteekplaatsen voor voetgangers die de tramsporen kruisen: budget van 400.000 frank per oversteekplaats

Waals Gewest

1. Het bestaande beleid inzake HRZ en MRZ voortzetten
2. Alle momenteel bekende hoge risicozones uitschakelen
3. Starten met de aanpak van middelgrote risicozones
4. Oversteekplaatsen voor voetgangers op snelle wegen analyseren en behandelen

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

1. Het bestaande beleid voortzetten, meer bepaald het aanleggen van gewestelijke fietsroutes
2. Gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers analyseren
3. Alle schoolomgevingen die gelegen zijn langs of in de onmiddellijke nabijheid van gewestwegen, behandelen
4. Oversteekplaatsen voor voetgangers die tramsporen kruisen inspecteren en herinrichten
5. Het beleid voor de ontwikkeling van zones 30 stimuleren en in werking stellen door de realisatie van de algemene zone 30-plannen

3. Weguitrustingen

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling een beleid te ontwikkelen voor de invoering van variabele signalisatie, vooral op vlak van snelheidsbeheersing in functie van de omstandigheden of de plaats.

3. Diverse maatregelen

1. Op wegen en autosnelwegen moet de aanpak van de verkeersveiligheid gebeuren via een verhoogde naleving van de snelheden (zie dossier 1).
Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling bemande/onbemande snelheidscontroles op te voeren, zodat de preventieve gevolgen ervan worden verhoogd.

2. De rijstroken van de Belgische wegen en autosnelwegen zijn veel breder dan deze in de buurlanden, wat zou kunnen leiden tot hogere snelheden.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 12 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling een studie uit te voeren omtrent de normen die worden toegepast in het buitenland en de gevolgen ervan op de onveiligheidsgraad van de betrokken wegen.

3. Links invoegen op autowegen en autosnelwegen ligt aan de basis van botsingen die vaak leiden tot ernstige ongevallen.

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat links invoegen zou worden afgeschaft.

4. In- en uitritten die te dicht bij elkaar liggen op wegen zoals autosnelwegen, zijn een bron van zowel subjectieve als objectieve onveiligheid.

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling deze zones in te richten zodat er voldoende afstand bestaat tussen op elkaar volgende in- en uitritten.

5. Veiligheidsaudits

Een veiligheidsaudit is een controleprocedure inzake verkeersveiligheid van wegprojecten die onderworpen zijn aan precieze technische en juridische regels en die wordt uitgevoerd door een derde. De audit kan ook worden uitgevoerd op bestaande infrastructuren, om deze te verbeteren.

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling een onafhankelijk orgaan op te richten dat zowel belast zou worden met de audit, de projecten voor de inrichting van de infrastructuur als met de bestaande infrastructuur.

6. Indicatoren

Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat de volgende indicatoren zouden worden ingevoerd:

- Aantal hoge risicozones of zwarte zones
- Opvolging van de evolutie van de bestudeerde GMP's die in werking traden in het Waals Gewest, van de GMP's in het Vlaams Gewest en van de GewOP's (weltra ook Gemeentelijke Mobiliteitsplannen genoemd) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Aantal kilometer berijdbare fietspaden
- Aantal doden en ernstig gewonden op zones met variabele signalisatie
- Aantal ongevallen met doden en ernstig gewonden op zones waarover een audit plaatsvond, ofwel m.b.t. het project, ofwel m.b.t. de bestaande infrastructuur
- Aantal kilometer autosnelwegen uitgerust met dynamische signalisatie

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001
Dossier 9		Bijgewerkt op : : 29/01/02
INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		pagina 13 van 15

IV. BESLUITEN

GMP's in het Waals Gewest

- 2002 50 bestudeerde projecten
evaluatie van de 20 eerste studies van de GMP's
publicatie van een methodologie voor verdere uitwerking en van evaluatie-indicatoren
- 2004 80 bestudeerde projecten
20 op het terrein uitgevoerde GMP's
- 2006 110 bestudeerde projecten
40 op het terrein uitgevoerde GMP's
- 2008 140 bestudeerde projecten
- 2010 150 bestudeerde projecten
evaluatie van de 40 eerste op het terrein uitgevoerde GMP's

Gemeentelijke Mobiliteitsplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- 2002 19 gemeenten leggen hun GMP voor ter studie
- 2003 de 19 GMP worden bestudeerd
- 2010 aanleg van 18 gewestelijke fietspaden op het grondgebied

Categorisering van de wegen in het Vlaams Gewest

- 2002 2/3 van de Vlaamse gemeenten beschikken over een mobiliteitsplan
- 2010 behandeling van alle oversteekplaatsen binnen bebouwde kommen waar problemen voorkomen

HRZ's en MRZ's in het Waals Gewest

- 2003 33 HRZ's en 44 MRZ's, wat neerkomt op 29 % van de geplande stappen
- 2006 60 HRZ's et 100 MRZ's
- 2010 86 HRZ's et 150 MRZ's

HRZ's in het Waals Gewest

- | | | |
|------------------------------|----|------|
| 2010 kruispunten met lichten | 13 | (27) |
| gewone kruispunten | 11 | (22) |
| wegcurven | 6 | (13) |
| verkeerswisselaars | 6 | (12) |
| doortochten | 2 | (5) |
| afdalingen | 2 | (5) |
| andere | 1 | (2) |

Zwarte zones buiten bebouwde kommen in Vlaanderen

- 2010 jaarlijks 25 à 100 zwarte zones behandelen

Statistische gegevens

Het verzamelen van gegevens betreffende de rol die de infrastructuur speelt bij het totstandkomen van ongevallen verbeteren (NIS, verzekeringen)






BIJLAGE 1

Tabel uit het Vademecum Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid (BIVV, 1993), ontwikkeld in het kader van het onderzoeksproject DWTC ISA – wegcategorieën (BIVV, 1^e semester 2001).


Toetsingstabel wegategorisering		functie				beeld				bodemgebruik						
		criteria	erffunctie	stroomfunctie	verlijfsfunctie	verkeersfunctie	diversprofiel	perspectief	verticaal verloop	tijd	sheelheid (km/u)	kruispunttype	bebauwing	landbouw	industrie	groen
wegcategorie																
Binnen de bebouwde kom																
GROEP 1 VOETGANGERS VOORRANG	voetgangersgebied				*	erf	korte perspectieven	geen hoogteverschil		20	rotonde					
	woonerf					erf	korte perspectieven	hoogteverschil		20	voorzien van rechts					
GROEP 2 GEMENGD VERKEER	fietsstraat					traditioneel of erf	korte perspectieven	hoogteverschil		20						
	zone 30					traditioneel of erf	korte perspectieven	hoogteverschil		30						
	50 km/u-straat					traditionele opdeling	stedelijk perspectief	hoogteverschil		50						
	70 km/u-straat ⁽¹⁾					duidelijke scheiding	voorstedelijk perspectief	geen hoogteverschil		70	+					
Buiten de bebouwde kom																
GROEP 3 DIVERS VERKEER	zone 30					traditioneel of erf	korte perspectieven	hoogteverschil		30	rotonde					
	zone 50					traditioneel	voorstedelijk perspectief	hoogteverschil		50						
	zone 70					traditioneel	voorstedelijk perspectief	geen hoogteverschil		70						
GROEP 4 GESCHIEDEN VERKEER	50 km/u-weg					duidelijke scheiding	voorstedelijk perspectief	n		50	geregeld met verkeerslichten					
	70 km/u-weg					duidelijke scheiding	matig lang perspectief	n		70						
	90 km/u-weg					duidelijke scheiding	matig lang perspectief	n		90						
GROEP 5 SNEL VERKEER	90 km/u-weg (2 x 1)				n	duidelijke scheiding	vrij lang perspectief	n		90	ongeregeld	n	n	n		
	autoweg (expresweg) (2 x 2)				n	scheiding van de rijrichtingen	lang perspectief	n		90		n	n	n		
	autosnelweg	n			n	scheiding van de rijrichtingen	lang perspectief	n		120		n	n	n		

 is onbelangrijk
 speelt geen rol
 speelt een belangrijke rol

 enkel toegang met vergunning
 niet van toepassing

 zeer eenvoudig
 eenvoudig
 neutraal
 complex
 zeer complex

⁽¹⁾ liefst voorzien van ventwegen, die dan de erffunctie vervullen

 zowel rotonde als met verkeerslichten geregeld kruispunt is mogelijk

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 Bijgewerkt op : : 29/01/02 pagina 15 van 15
Dossier 9 INFRASTRUCTUUR EN HOGE RISICOZONES		

BIJLAGE 2

ETAT DES LIEUX D'UN SITE A RISQUE

PROJETS DE SECURITE

Carrefour franc, carrefour à feux, échangeur, virage, traversée d'agglomération, passage piéton, sortie d'école, etc.

LOCALITE:	Tenneville	
LIEU-DIT:		
ROUTE1:	N004	BK: 119,8 - 127,3
ROUTE2:		BK:
TYPE DE SITE:	traversée d'agglomération	
DATE:	20/01/00	
NOM:		

zone : bk 119,8 - 127,3

Note: les indicateurs 1 et 2 reçoivent une pondération de 2.

1. Nombre de victimes par an: inf. à 3 3 à 4,5 sup. à 4,5

27 V : 5 = 5,2 V (morts + blessés graves)



2. Indice d'insécurité: inf. à 2,4 2,4 à 3,6 sup. à 3,6

N004 : bk 124,7 : ik = 1,1



3. Géométrie: Bonne Moyenne Mauvaise



4. Perception: Bonne Moyenne Mauvaise



5. Trafic-véhicules: en milliers/jour inf. à 10 10 à 20 sup. à 20

12117 V



6. Trafic-poids lourds: Faible Moyen Fort

18,6 % de 12117 = 2254



7. Nombre d'habitations: 0 à 60 60 à 120 sup. à 120



8. Nombre de bât. publics et commerciaux: 0 à 4 5 à 10 sup. à 10



TOTAL = N de carrés noirs - 10 =

15/20

9. A titre informatif, la signalisation est: Bonne Moyenne Mauvaise

10. A titre informatif, le coût de l'aménagement est de millions de francs

11. Remarques: