

## PERSBERICHT

Juni 2022

### Verslag aan het Vlaams Parlement

#### *Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid*

*Met de aanpak van gevaarlijke punten streeft de Vlaamse overheid naar een slachtoffervrij verkeer tegen 2050. Het historisch programma, waarbij 800 gevaarlijke punten in 5 jaar tijd zouden worden aangepakt, zal pas 22 jaar na de start volledig zijn uitgevoerd tegen een kostprijs van ongeveer één miljard euro. Sinds 2018 hanteert de Vlaamse overheid een nieuwe aanpak: jaarlijks publiceert ze een dynamische lijst met de gevaarlijke punten die dat jaar werden gedetecteerd. De dynamische lijst van 2021 bevatte 313 gevaarlijke punten: 101 locaties waren nieuw en 212 locaties stonden al op eerdere lijsten. In de 4 jaar dynamische werking zijn er 580 unieke gevaarlijke punten gedetecteerd, waarvan er eind 2021 232 punten in uitvoering of uitgevoerd waren. De kostprijs van de dynamische werking is onduidelijk. Tijdens de volledige uitvoeringsperiode heeft de overheid weinig gemonitord en geëvalueerd, zodat er geen zekerheid bestaat over de value for money.*

#### **Situering**

Sinds 2001 geeft Vlaanderen zijn verkeersveiligheidsbeleid vorm in opeenvolgende beleidsplannen. De doelstellingen zijn stelselmatig aangescherpt, maar het recente Verkeersveiligheidsplan (VVP) 2021 stelt de doelstellingen 2025 en 2030 naar beneden bij (respectievelijk 25% minder slachtoffers en 158 verkeersdoden). De opeenvolgende VVP's zijn tot stand gekomen zonder evaluatie van de voorgaande plannen en de doelstellingen ervan zijn nooit behaald. In 2000 vielen op Vlaamse wegen nog 871 doden en 6.334 gewonden. In 2020 zijn die cijfers wel al gedaald naar 254 doden en 2.048 zwaargewonden, maar de realisatie van het ultieme doel *Vision Zero* tegen 2050 wordt nog een grote uitdaging. Hoewel de maatschappelijke kost van verkeersongevallen van jaar tot jaar afneemt, evenredig met het aantal verkeersslachtoffers, raamt een recente studie van Vias de kost toch nog op 5,4 miljard euro voor 2020 (inclusief lichtgewonden). In 2021 zette de minister een nieuwe structuur op, waarin het departement Mobiliteit en Openbare Werken de regierol kreeg toebedeeld. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) blijft verantwoordelijk voor de beleidsuitvoering, maar heeft geen structurele inbreng meer in de beleidsvoorbereiding en -evaluatie.

#### **Historisch programma gevaarlijke punten**

In 2002 besliste de Vlaamse overheid in 5 jaar tijd 800 gevaarlijke punten weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Eind 2021 waren nog 23 gevaarlijke punten niet gerealiseerd, waarvan 1 behoorde tot de top 50 gevaarlijkste punten. Voor 199 locaties, dus 1 op 4 van de gevaarlijke punten, werd niet gekozen voor een infrastructurele aanpak (zoals een rotonde of ondertunneling), maar voor een kleine ingreep (zoals wegmarkeringen of verkeerslichten). De volledige afwerking van het historisch programma is voorzien voor eind 2024, ruim 22 jaar na de start.

Er is geen zicht op de exacte kostprijs van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar volgens de beschikbare gegevens bedraagt de infrastructuurkost minstens 975 miljoen euro, of bijna

het dubbele van het oorspronkelijk voorziene bedrag. Er zijn onvoldoende betrouwbare data om de kostenbeheersing te kunnen beoordelen.

Tijdens de volledige uitvoeringsperiode (2002-heden) van het historisch programma gevaarlijke punten werd er maar beperkt gemonitord. De Vlaamse overheid liet slechts één effectevaluatie van het programma uitvoeren, halverwege het programma, en de kleine ingrepen werden daarin niet meegenomen. De conclusies bevestigden het nut van het gevaarlijke puntenprogramma, maar gaven ook aan dat nog verder onderzoek nodig was, zeker naar de toegevoegde waarde van type-oplossingen. Een eindevaluatie is er nooit gekomen.

### Dynamische werking gevaarlijke punten

In 2018 startte de Vlaamse overheid met een nieuwe aanpak voor de gevaarlijke punten. Door jaarlijks een dynamische lijst met gevaarlijke punten op te maken en met quick wins te werken, wil de overheid gevaarlijke punten sneller aanpakken. De wetenschappelijke onderbouwing daarvan is miniem. De overheid formuleert weinig concrete doelstellingen over de dynamische lijst zelf, noch over het aantal aan te pakken te punten, noch over het beschikbare budget. De recentste lijst voor 2021 bevatte 313 gevaarlijke punten: 101 locaties waren nieuw en 212 locaties stonden al op eerdere lijsten. Sinds 2018 maakte het AWV 4 dynamische lijsten op, waardoor er in totaal 580 unieke gevaarlijke punten werden gedetecteerd. Daarvan hebben 232 gevaarlijke punten (40%) de status *werken in uitvoering of uitgevoerd*, waarvan er eind 2020 maar 125 waren aangepakt. De helft van de gevaarlijke punten komt slechts eenmalig voor, terwijl de andere helft hardnekkiger is en in verschillende jaren opduikt. Met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel is het niet realistisch dat alle 580 gevaarlijke punten binnen een redelijke termijn worden aangepakt. Toch heeft het AWV de intentie alle gedetecteerde punten op termijn aan te pakken, waardoor de dynamische werking eerder beperkt is. Bovendien focust de prioritering van gevaarlijke punten vooral op snelheid, terwijl hardnekkige punten voorrang zouden moeten krijgen op eenmalige punten.

Het AWV volgt de budgettaire afwikkeling van de dynamische werking niet op een gedetailleerde manier op en heeft geen zicht op het totaal aan uitgaven voor verkeersveiligheidsinfrastructuur. Tussen 2018 en 2020 zou nauwelijks 92 miljoen euro zijn vastgelegd voor de gevaarlijke punten van de dynamische lijst. Dat geeft een indicatie dat het budget beperkter is dan in het historisch programma.

### Reactie van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken

De minister stemde in met de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof. Ze verdedigde de dynamische werking en de beleidskeuze voor quick wins. Ook engageerde de minister zich om zowel het historisch programma als de dynamische werking grondig te evalueren.

### Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.

Het verslag *Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid* is bezorgd aan het Vlaams Parlement. Het verslag en dit persbericht staan op de website van het Rekenhof ([www.rekenhof.be](http://www.rekenhof.be)).