

## PIJLER 2 - Verkeersveiligheidsaudits (VVA) en – inspecties (VVI) (Fiche 8)

Veilige wegen kunnen verkeersonveilige situaties vermijden en voorkomen. Verkeersveiligheidsaudits vormen de basis van het ontwerpproces voor hoofdwegen. Ook bij ontwerpen op het onderliggende wegennet kijken we proactief naar alle verkeersveiligheidsaspecten. Concreet is de ambitie om met wegenwerken het verkeer veiliger te maken.

Op specifieke locaties voeren we bovendien verkeersveiligheidsinspecties uit om de bestaande weginfrastructuur verder te verbeteren. De locaties worden geselecteerd op basis van een objectieve classificatie van het wegennet. Permanent wordt ingezet op wegeninspecties langs de gewestwegen.

### – *Gewenst effect:*

Een VVA (verkeersveiligheidsaudit) toetst het ontwerp van nieuwe wegen of van herinrichting van bestaande wegen op elementen die mogelijks kritiek zijn voor de verkeersveiligheid. Het betreft een gestandaardiseerde methode om tot een onafhankelijk oordeel te komen over de gevolgen van een infrastructureel ontwerp op de verkeersveiligheid, voordat met de uitvoering wordt begonnen.

Een VVA in de voorontwerpfase en in de fase van het gedetailleerd ontwerp beoogt dus al vóór de aanleg of reconstructie de verkeersveiligheid te 'verbeteren'. Door het uitvoeren van een VVA in de ontwerpfase kunnen tekortkomingen op gebied van verkeersveiligheid tijdig (en goedkoop) opgespoord en verholpen worden. Een VVA kan zo bijdragen aan het voorkomen van ongevallen en het verminderen van de gevolgen ervan.

Daarenboven leidt een bredere toepassing van VVA en de daarbij horende terugkoppeling naar de "richtlijnen" voor de ontwerp praktijk tot meer kennis over de verkeersveiligheid. De VVA kan leiden tot een kwalitatieve aanpassing of bijsturing van bestaande richtlijnen.

De VVA neemt in het proces ook de rol op van een formele toetsing van een correcte toepassing van de principes van o.a. vergevingsgezindheid en leesbaarheid van de weg.

De VVI (verkeersveiligheidsinspectie) houdt in dat het bestaande wegennet visueel gecontroleerd wordt op gebreken van diverse aard (vb. gebreken met betrekking tot toestand van het wegdek, verticale signalisatie, afscherpende constructies, verlichting...). Een VVI kan worden uitgevoerd op een geheel netwerk, maar ook op wegsecties met een bovengemiddeld aantal ongevallen.

## – Acties:

### Verkeersveiligheidsaudits

De verkeersveiligheidsaudit wordt bij voorkeur in alle vijf projectstadia van plan uitgevoerd:

1. Globale planning (haalbaarheidsstudie, tracéstudie, categoriseringsplan)(= beoordeling van het effect op de verkeersveiligheid);
2. Voorontwerp;
3. Gedetailleerde ontwerp (bestek en tekeningen);
4. Na realisatie maar voor de (her)opening;
5. Enkele maanden na (her)opening.

Tijdens elke fase wordt er antwoord gegeven op de vraag of alle mogelijkheden om de veiligheid te optimaliseren voldoende zijn benut en of dit geldt voor alle categorieën verkeersdeelnemers en onder alle weersomstandigheden.

Voor de belangrijkste en grootste projecten, zoals op de wegen deel uitmakend van het TEN-netwerk, werd dit reeds in alle fasen verplicht gesteld en formeel geregeld door het decreet van 17 juni 2011 omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 ter uitvoering van dit decreet.

Het toepassingsgebied van de VVA's zal uitgebreid worden tot alle hoofdwegen. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal hiervoor zijn interne werking (dienstorders, enz.) aanpassen.

Voor het onderliggende wegennet (niet-hoofdwegen) worden een aantal testprojecten uitgevoerd waarbij de werkwijze van een VVA geïntegreerd wordt in de bestaande decretale processen. Bij voorkeur zijn dit testprojecten waarbij verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is.

Uit deze testprojecten zal volgen of een uitrol naar andere projecten een meerwaarde biedt.

Tot slot zal er ook gewerkt worden aan een verspreiding van beste praktijken en kennisdeling ten aanzien van de lokale wegbeheerders (en omgekeerd).

### Verkeersveiligheids- en wegeninspecties

Voor de wegen deel uitmakend van het TEN-netwerk werd het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties reeds verplicht gesteld en formeel geregeld door het decreet van 17 juni 2011 omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 ter uitvoering van dit decreet.

Het toepassingsgebied voor het uitvoeren van de VVI's zal uitgebreid worden tot alle hoofdwegen.

Bovendien zal onderzocht worden op welke manier de werkwijze voor de VVI kan worden uitgebreid naar het onderliggende wegennet. In eerste instantie zal ook hier de focus liggen op verkeersonveilige situaties.

Daarnaast zijn er de permanente wegeninspecties, waarbij op regelmatige basis het wegennet geïnspecteerd wordt.

Tot slot zal er ook gewerkt worden aan een verspreiding van beste praktijken en kennisdeling ten aanzien van de lokale wegbeheerders (en omgekeerd).

– *Kritische succesfactoren:*

Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de VVA's en VVI's naar het niet-hoofdwegennet moet op een doordachte manier gebeuren. De werkwijze van een VVA en VVI wordt in eerste instantie zoveel mogelijk ingekanteld binnen de bestaande processen en procedures.

Reeds gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren kunnen de testprojecten op het onderliggende wegennet mee begeleiden.

Het aantal testprojecten dient in evenwicht te staan tot de beschikbare verwerkingscapaciteit. Zoniet dan zou het draagvlak snel kunnen verkleinen (vertragingen binnen procedures, ...). Dit draagvlak is essentieel voor het uitbouwen van een geïntegreerde verkeersveiligheidscultuur bij alle wegbeheerders.

Een kritische succesfactor is bovendien ook het behoud van kwaliteit van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Om een degelijke auditpraktijk uit te bouwen is nood aan bijkomende op dit vlak geschoolde ontwerpers en verkeersveiligheidsauditoren. Een passend aanbod en bekendheid van dit aanbod door de instellingen erkend voor het organiseren van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor en de bijhorende eindproef is van belang. Daarnaast is het succes hiervan uiteraard ook afhankelijk van het aantal geïnteresseerden voor dit soort opleiding (wat mogelijks wel beïnvloed kan worden door een eventuele uitbreiding van het toepassingsgebied).

Een eventuele uitbreiding naar het onderliggende wegennet gebeurt binnen de reeds bestaande decretale processen en procedures.

– *Monitoring en opvolging:*

De operationele monitoring en opvolging gebeurt door de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen van AWV. De monitoring en opvolging van de maatregelenfiche vindt plaats binnen de werkkamer Infrastructuur van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

– *Verantwoordelijken:*

De verantwoordelijkheid ligt in eerst instantie bij de verschillende wegbeheerders (gewest, steden en gemeenten) waarbij de Vlaamse overheid een voorbeeldfunctie en trekkersrol kan opnemen door toepassing van de VVA en VVI in de eigen ontwerp- en beheersprocessen.

Samen met de leden van de Werkkamer Infrastructuur wordt gezorgd voor een standaardisering en kennisdeling naar de lokale wegbeheerders via onder andere de vademecums.

Naast de wegbeheerder als opdrachtgever zijn ook de ontwerper, de auditoren, de instellingen erkend voor het organiseren van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor en de bijbehorende eindproef,... betrokken partijen.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

De bedoeling is dat deze audits zowel effect hebben op veiligheid en doorstroming.

In het buitenland heeft de VVA zijn nut voor de verkeersveiligheid zeker al bewezen. De baten van een VVA zijn vooral de bespaarde kosten van ongevallen die zijn voorkomen door de aanbevelingen van de audit op te volgen. Daarnaast noemt Gadd (1997) een reeks van kwalitatieve baten: een kleinere kans op ongevallen en daaruit resulterende herstelwerkzaamheden, het verminderen van de totale projectkosten, een groter bewustzijn van

verkeersveiligheid en kwaliteit in ontwerpprocessen, betere faciliteiten voor kwetsbare verkeersdeelnemers en een bijdrage aan na te streven verkeersveiligheidsdoelstellingen, verbeterde standaarden en richtlijnen voor ontwerp. Macaulay & McInerney (2002) stellen op basis van een literatuurstudie dat een VVA in het algemeen kosteneffectief is. Uit onderzoek is gebleken dat er op termijn een stijging van het veiligheidsniveau van alle wegontwerpen ontstaat, ook van die ontwerpen die niet geaudit worden, doordat meer aandacht aan verkeersveiligheid in het algemeen besteed wordt.

Macaulay en McInerney (2002) keken behalve naar de effecten van VVA's ook naar die van VVI's. Ook een VVI kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat meer dan 78% van alle geïmplementeerde aanbevelingen een gunstige kosten-batenratio had en bij ongeveer 47% waren de baten meer dan tweemaal zo hoog als de kosten. Wel is het zaak om een gestandaardiseerde procedure voor VVI's op te stellen (SWOV-factsheet, 2012).

Wie	Wat	Timing
Agentschap Wegen en Verkeer	Uitbreiden van het toepassingsgebied van de verkeersveiligheidsaudits naar alle hoofdwegen.	Eind 2018
Agentschap Wegen en Verkeer & Lokale wegbeheerders	Uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits op infrastructuurprojecten van het onderliggende wegennet als testproject	2019
Agentschap Wegen en Verkeer	Uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties en wegeninspecties	Lopend
Agentschap Wegen en Verkeer	Uitbreiden van het toepassingsgebied van de verkeersveiligheidsinspecties naar alle hoofdwegen:	
	➤ Screening en classificatie van de verkeersveiligheid van het volledige hoofdwegennet	2018
	➤ Uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties op wegvakken van de meest onveilige wegvakken volgend uit de screening	Vanaf 2018 (na vorige stap)