

Bijlage.

De methode voor de berekening van het puntensysteem, vermeld in artikel 10, tweede lid van het besluit van de Vlaamse Regering van **XX XX 2017** betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

De geschiktheid van een aantakkingstraject wordt vastgesteld door toepassing van een puntensysteem.

Het aantakkingstraject wordt daarvoor opgedeeld in lopende secties, kruispunten en rotondes. Ook de aanwezigheid van zone 30 (waaronder de schoolomgevingen), waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, en van gevaarlijke punten, wordt nagegaan.

Door de optelling van de toegekende punten op elk van de onderdelen wordt aan een aantakkingstraject een puntentotaal toegekend voor elk van de door de aanvrager beoogde gebruiksrichtingen naar en van het basisnetwerk.

Een aantakkingstraject wordt altijd beoordeeld vanaf het basisnetwerk. Als een aangevraagd aantakkingstraject deels samenvalt met een reeds beoordeeld aantakkingstraject, worden de daaraan toegekende punten dus hernomen en verhoogd met de punten die toe te kennen zijn aan het overige deel.

Een aantakkingstraject wordt als geschikt beoordeeld als elke richting, zowel de heenrichting als de terugrichting, minder dan of precies 95 punten scoort.

1. Lopende secties

Een lopende sectie is een wegvak dat over zijn gehele lengte een constante opbouw van het dwarsprofiel heeft. Kleine onderbrekingen of veranderingen in de opbouw van het dwarsprofiel over een maximale afstand van 50 m worden buiten beschouwing gelaten. Dat geldt ook voor lokale wijzigingen zoals een voorsorteringstrook of een verkeersgeleider ter hoogte van de opstelstroken aan een kruispunt.

Aan de lopende secties worden punten toegekend op basis van de volgende kenmerken van de weginrichting:

- de aan- of afwezigheid van een middenberm, dat wil zeggen elke aanleg in de lengterichting om de rijbanen te scheiden, behalve wegmarkeringen (art. 2.44 verkeersreglement);
- de mogelijke aanwezigheid van fietsers;
- de aan- of afwezigheid van een fietspad, dat wil zeggen een deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsers en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 (art. 2.7, verkeersreglement) of een deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige overlangse witte onderbroken strepen en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer (art. 74, verkeersreglement), waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen:
 - o een aanliggend fietspad: fietspad waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij die van de rijbaan;
 - o een gescheiden fietspad: fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (bijvoorbeeld verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook);

- o een fysiek afgeschermd fietspad: gescheiden fietspad waarbij de veiligheidsstrook voorzien is van een duidelijke verticale fysieke scheiding (bijvoorbeeld haag, scherm, muurtje, vangrails).

De volgende types lopende sectie worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekening; relatief aan de lengte ervan:

1° lopende sectie met middenberm:

- fietsers toegelaten en geen fietspad aanwezig: 10 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 5 punten/km;
- fietsers toegelaten en gescheiden fietspad aanwezig: 1 punt/km;
- fietsers toegelaten en fysiek afgeschermd fietspad: 0 punten/km;
- fietsers niet toegelaten: 0 punten/km;

2° lopende sectie zonder middenberm:

- fietsers toegelaten en geen fietspad aanwezig: 11 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 6 punten/km;
- fietsers toegelaten en gescheiden fietspad aanwezig: 2 punten/km;
- toegelaten en fysiek afgeschermd fietspad aanwezig: 1 punt/km;
- fietsers niet toegelaten: 1 punt/km.

De lengte van een sectie wordt bepaald door de afstand te meten vanaf het begin tot het eind van het dwarsprofiel in kwestie, de zones in kruispunten inclusief, afgerond op 10 m. Bij wegen die voorzien zijn van een kilometrering, wordt daarvoor de kilometrering gehanteerd. Bij andere wegen wordt de afstand nagemeten in een routeplanner.

In elk geval moet de som van de verschillende deelafstanden ongeveer gelijk zijn aan de totale afstand.

Het puntentotaal van een lopende sectie wordt bepaald door het product van de lengte van de sectie en de bovenstaande puntentoekening, en wordt afgerond op een tiende van een punt.

Ter hoogte van de aansluiting van het aantakkingstraject op het basisnetwerk wordt de sectie die het hoogste puntenaantal genereert voor het realiseren van die aansluiting ambtshalve beschouwd als de eerste lopende sectie na het verlaten van het basisnetwerk of als de laatste lopende sectie vóór het oprijden van het basisnetwerk. Daarbij wordt dus geen rekening gehouden met de feitelijke aanrijbeweging naar dat aansluitingspunt op het basisnetwerk of op het aantakkingstraject.

2. Kruispunten

Een kruispunt is de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen (art. 2.9 van het verkeersreglement).

Aan elk kruispunt worden punten toegekend op basis van de wijze waarop het verkeer op het kruispunt geregeld is, de rijbeweging van de LZV op het kruispunt en de daarbij mogelijke conflicten met andere weggebruikers.

De voorrangsregeling op een kruispunt kan het gevolg zijn van verkeerstekens (verkeerslichten of verkeersborden) of kan louter voortvloeien uit het verkeersreglement.

Een LZV kan rechtdoor gaand, links afslaand of rechts afslaand op het kruispunt zijn en kan daarbij al dan niet mogelijke conflicten hebben met andere weggebruikers, in het bijzonder met rechtdoor gaande fietsers bij een rechts afslaande beweging (met een verhoogd risico op een dodehoekongeval).

De volgende types kruispunten worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekenning per kruispunt:

1° kruispunten met verkeerslichten:

- de beweging van de LZV op het kruispunt verloopt hoe dan ook in een volledig conflictvrije groenfase: 0 punten;
- de LZV gaat op het kruispunt rechtdoor of slaat linksaf in een groenfase met deelconflicten: 1 punt;
- de LZV slaat op het kruispunt rechtsaf in een groenfase met deelconflicten met rechtdoor gaande weggebruikers: 5 punten;

2° kruispunten zonder verkeerslichten maar met verkeersborden (B1, B5, B9, B15):

- de LZV slaat rechtsaf: 5 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg zonder voorrang en rijdt rechtdoor of linksaf de voorrangsweg op: 2 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg met voorrang en slaat linksaf: 2 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg met voorrang en rijdt rechtdoor: 0 punten.

3° kruispunten zonder verkeerslichten of verkeersborden:

- de LZV slaat rechtsaf: 5 punten;
- de LZV slaat niet rechtsaf: 2 punten.

De plaats waar de LZV het vertrekpunt op privédomein verlaat om zich op het aantakkingstraject te begeven, en de plaats waar de LZV het aantakkingstraject verlaat om de bestemming op privédomein op te rijden, worden gelijkgesteld met een kruispunt.

3. Rotondes

Een rotonde is een weg waarop het verkeer in één richting beweegt rond een aangelegd middeneiland, die gesignaleerd wordt met de verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van de verkeersborden B1 of B5 (art. 2.39 van het verkeersreglement).

Aan elke rotonde worden punten toegekend op basis van de afmetingen en de aanwezige fietsvoorzieningen.

De afmetingen van de rotonde worden als volgt beschouwd:

- ze zijn te klein als een LZV bij het gebruik van de rotonde naast de rijbaan zal rijden (dus deels door de berm, over het middeneiland, het fietspad ...);
- ze zijn nipt als de doorgang van een LZV mogelijk is, maar zeker niet vlot. Het noodzakelijk gebruik van rammelstroken door gewoon vrachtverkeer en extreme veranderingen van de stuurhoek wijzen daarop;
- ze zijn voldoende groot als de doorgang voor vrachtverkeer geen probleem vormt.

De fietsvoorzieningen op de rotonde kunnen als volgt zijn:

- er is een volledig gescheiden fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld via fietstunnels), zodat er geen conflict kan zijn tussen LZV en fiets;
- er is geen voorrang voor fietsers (B1, haaiantanden): de fietsvoorziening ligt buiten de rotonde en de fietsers moeten voorrang verlenen als de rijbaan dwarsen;
- er is voorrang voor fietsers: de fietsers rijden op de rijbaan van de rotonde of het fietspad ligt in de rotonde. De fietsers rijden zoals het gemotoriseerd verkeer met voorrang op de rotonde.

De volgende types rotondes worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekenning per rotonde:

1° te kleine rotonde, ongeacht de fietsvoorzieningen: 9999 punten;

2° nipte rotonde :

- met fietsers met voorrang: 9999 punten;
- met fietsers zonder voorrang: 10 punten;
- met afzonderlijke fietsvoorzieningen of fietsers niet toegelaten: 5 punten;

3° voldoende grote rotonde:

- met fietsers met voorrang: 20 punten;
- met fietsers zonder voorrang: 2 punten;
- met afzonderlijke fietsvoorzieningen of fietsers niet toegelaten: 1 punt.

Een bypass bij een rotonde is geen rotonde, maar wordt beoordeeld als een kruispunt waarbij de LZV rechtdoor rijdt.

4. Zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd

Een zone 30 is een zone van een of meer openbare wegen of gedeelten ervan waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b.

Alleen een zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, kan deel uitmaken van een aantakkingstraject.

Voor elke zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, die aanwezig is op het aantakkingstraject, worden automatisch 10 punten toegekend.

Bijkomend worden punten toegekend op basis van de organisatie van de oversteek van de zwakke weggebruikers, zowel voetgangers als fietsers.

De volgende types oversteek van de zwakke weggebruikers worden onderscheiden, met de overeenkomstige bijkomende puntentoekenning, waarbij alleen de hoogste score toepasselijk is:

1° oversteken is voor zwakke weggebruikers fysiek onmogelijk of verloopt via ongelijkgrondse infrastructuur zoals een tunnel of een brug: 0 punten;

2° oversteken is voor zwakke weggebruikers fysiek mogelijk:

- zonder dat er een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers aanwezig is: 999 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten: 20 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor fietsers zonder verkeerslichten: 25 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers met verkeerslichten: 5 punten.

5. Gevaarlijke punten

De gevaarlijke punten op een aantakkingstraject worden bepaald door een weging van de objectief vastgestelde verkeersonveiligheid op basis van de bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikbare gelocaliseerde ongevalsgegevens, gebaseerd op de ongevalsgegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie.

Voor de weging wordt de onderstaande formule toegepast op de gelocaliseerde ongevalsgegevens van een periode van drie jaar (de recentste gegevens die beschikbaar zijn op het moment van beoordeling van de aanvraag) voor elke plaats (xy-coördinaten) op het aantakkingstraject, als er voor de betrokken plaats minstens drie letselongevallen in de beschouwde periode geïdentificeerd werden.

$$\text{gevaarsscore} = X + 3Y + 5Z$$

X = aantal lichtgewonde slachtoffers

Y = aantal zwaargewonde slachtoffers

Z = aantal dodelijk gewonde slachtoffers (doden ter plaatse + doden binnen 30 dagen)

Op basis van deze gevaarsscore worden als volgt punten toegekend aan elke plaats op het aantakkingstraject:

1° plaatsen met een gevaarsscore die lager is dan 15: 0 punten;

2° plaatsen met een gevaarsscore vanaf 15 tot en met 25: aantal punten gelijk aan het dubbele van de gevaarsscore;

3° plaatsen met een gevaarsscore die hoger is dan 25: 9999 punten.

Plaatsen waar sedert de laatst beschikbare gevaarsscore een herinrichting met het oog op het wegwerken van de verkeersonveiligheid is doorgevoerd, worden niet in beschouwing genomen voor de puntentoekenning.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van xx xx 2017 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS