



Vergevingsgezinde wegen

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft het eerste deel van een nieuw vademecum vergevingsgezinde wegen gepubliceerd. Een vergevingsgezinde weg is een weg die ontworpen is met een klemtoon op het voorkomen en inperken van schade bij ongevallen.

Het nieuwe vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) bouwt voort op de vorige editie, maar voegt ook nieuwe inzichten toe voor kwetsbare weggebruikers. Kristof Mollu van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) legt uit.

‘Ook vergevingsgezinde wegen voor kwetsbare weggebruikers’



Kristof Mollu, verkeerskundige veiligheid AWV: “Het vademecum legt in een nieuw onderdeel uit hoe je bestaande en toekomstige wegen vergevingsgezinder kan maken voor voetgangers en fietsers.”

interview

Waarom was een update van het vademecum vergevingsgezinde wegen nodig?

“Het vorige vademecum vergevingsgezinde wegen dateerde al van 2014. Sommige informatie was dus verouderd. Bovendien focuste het ook bijna exclusief op vergevingsgezindheid voor het gemotoriseerde verkeer, terwijl ook andere weggebruikers specifieke noden hebben. In de nieuwe versie krijgt vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers een apart onderdeel. Het vademecum heeft nu namelijk twee delen: het deel voor kwetsbare weggebruikers is recent verschenen, het deel voor gemotoriseerd verkeer verschijnt binnenkort. De exacte datum kunnen we nog niet meegeven.”

Hoe kwam het deel over de kwetsbare weggebruikers tot stand?

“Voor dat nieuwe deel hebben we samen gewerkt met een studie bureau en hebben we een werkgroep samengesteld met vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de

Vlaamse Waterweg, Fietsberaad Vlaanderen, het Vlaams expertisecentrum toegankelijkheid en Universal Design, de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en Vias Institute. In het deel voor kwetsbare weggebruikers vertrekken we van een stappenplan en bundelen we praktische richtlijnen om infrastructuur voor hen vergevingsgezind te maken. Een vergevingsgezinde infrastructuur is zelfverklarend en veilig waardoor fouten zo veel mogelijk vermeden worden. Daarnaast houdt een vergevingsgezind ontwerp er rekening mee dat voetgangers en fietsers uit koers kunnen raken of in onveilige situaties terecht kunnen komen door stuurfouten, misstappen, balansproblemen of onverwachte situaties. Daarom biedt een vergevingsgezind ontwerp voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om fouten te corrigeren en zo een ongeval te voorkomen. In tweede instantie moet vergevingsgezinde infrastructuur de impact van fouten, als die toch tot een ongeval leiden, maximaal beperken.”

Wanneer kan je deze principes toepassen?

“De principes van vergevingsgezinde wegen zijn belangrijk bij het ontwerp en de realisatie van nieuwe projecten. Daarnaast zijn ze ook toepasbaar bij structurele ingrepen en tijdens het beheer en onderhoud van wegen. Voor de kwetsbare weggebruikers geven we aan hoe in plannen en bestaande situaties de vergevingsgezindheid kan worden verbeterd en welke quick wins mogelijk zijn. Het gaat vaak om kleine, gemakkelijk inpasbare elementen die een groot verschil kunnen maken.”

Het vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers vind je op wegenenverkeer.be/ontwerprichtlijnen. Zodra het nieuwe onderdeel voor gemotoriseerd verkeer is afgerond, vind je dat ook op deze site.

Informatie over de regionale momenten over dit vademecum vind je op pagina 4 van deze Mobiliteitsbrief.

Vergevingsgezinde wegen voor gemotoriseerd verkeer

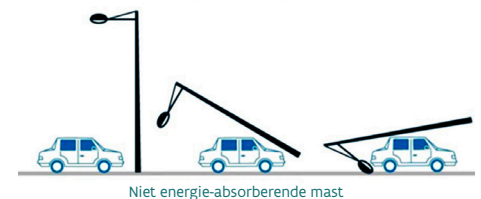
Het deel van het vademecum **vergevingsgezinde wegen over gemotoriseerde voertuigen** bouwt verder op het vroegere handboek **vergevingsgezinde wegen** uit 2014. Dit vernieuwde deel staat nog niet online, maar verschijnt binnenkort. Erik De Bisschop van AWV licht alvast een tipje van de sluier.



Erik De Bisschop, adviseur-ingenieur weguitrusting AWV:
 "Deze nieuwe editie besteedt meer aandacht aan de terugkoppeling na het ontwerp, het beheer en het onderhoud."

Net als in de vorige editie vertrekt dit deel van het vademecum van een stappenplan om met obstakels om te gaan en om een voertuig dat van de rijbaan is afgeraakt weer op de rijbaan te brengen en gecontroleerd tot stilstand te laten komen. "Onder meer met een veiligheidsstrook proberen we de gevolgen van een ongeval te verminderen of de overlevingskansen van de inzittenden te verhogen", zegt Erik De Bisschop. Het stappenplan is ruimer opgevat dan in de vorige editie. "We besteden meer aandacht aan de terugkoppeling na het ontwerp. Want het is niet alleen belangrijk om een vergevingsgezinde weg te ontwerpen, maar ook om hem vergevingsgezind te houden. Daarom zijn nu twee fases toegevoegd (fase 5 en 6) waarin we aandacht hebben voor een correcte plaatsing én het beheer en onderhoud van de vergevingsgezinde weg."

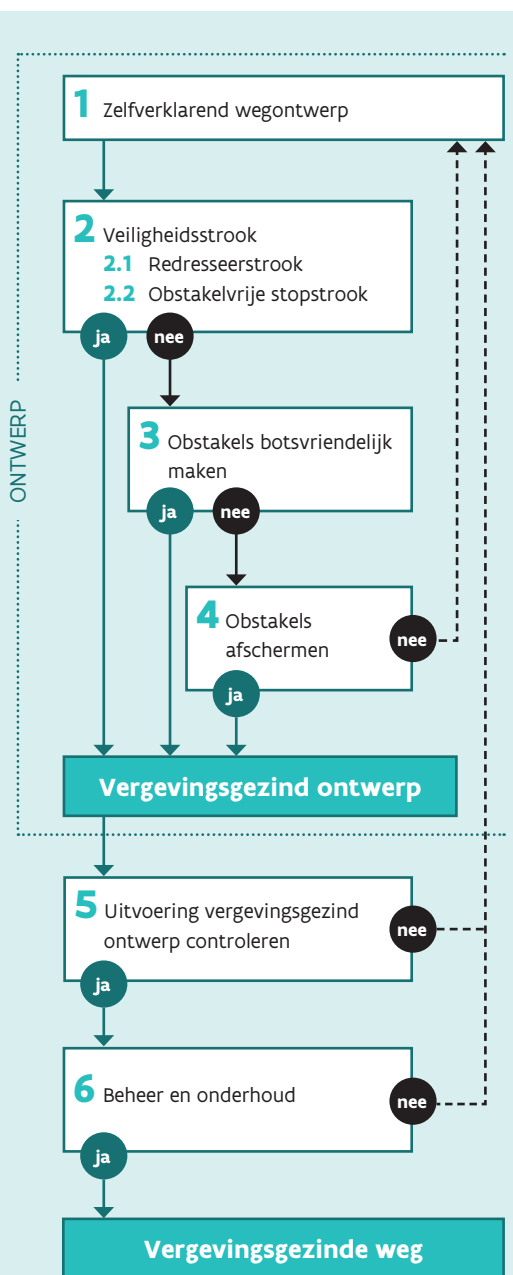
snelheidsregimes, maar dat is niet terecht. Deze masten bewijzen hun nut al vanaf 50 km/uur, en zijn dus ook interessant op lokale wegen. Een andere veelvoorkomende fout is een slecht geplaatste afschermdende constructie. Uit crash-testen blijkt immers dat een geleideconstructie een bepaalde lengte nodig heeft om te kunnen functioneren. Zet je een korter stuk, dan zijn zowel de prestaties van het systeem als het gedrag van het voertuig na botsing onbekend. In het vademecum overlopen we ook specifieke producten die het begin van een geleideconstructie veiliger maken. Het beginpunt naar de grond afbuigen zorgt voor een schanseffect of verhoogt het risico dat het voertuig doorboord wordt. Dat laten we niet meer toe."



Botsvriendelijke masten kunnen al nuttig zijn bij een weg met een snelheidsregime van 50 km/uur.

Botsvriendelijke masten en vangrails

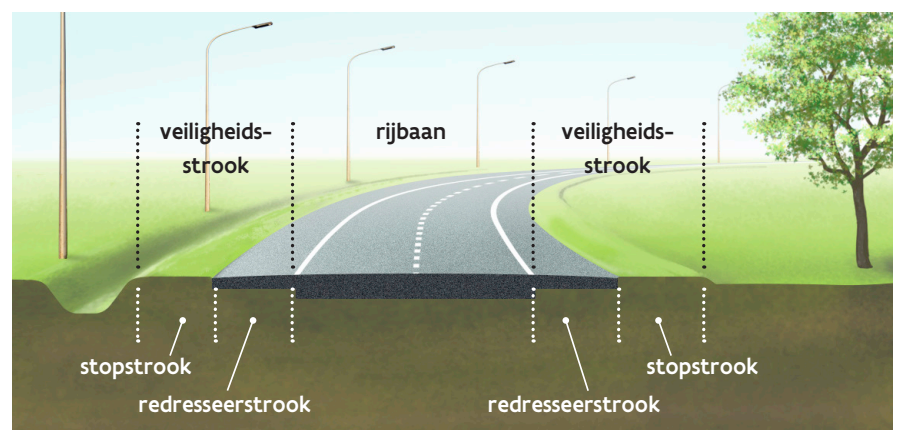
Het vademecum gaat ook in op het inschatten van risico's, veiligheidsstroken, redresseer- en stopstroken, én op het omgaan met bots(on)vriendelijke obstakels en afschermdende constructies. "Botsvriendelijke masten kunnen nog meer toegepast worden in Vlaanderen", zegt Erik. "Vaak denken lokale wegbeheerders dat dit alleen nuttig is op wegen met hoge



Dit aangepast stappenplan is de ruggengraat van het vademecum **vergevingsgezinde wegen** voor gemotoriseerd verkeer.

Hoe richt je een veiligheidsstrook in?

Een veiligheidsstrook kan een belangrijk onderdeel zijn van een vergevingsgezinde weg. Zo een strook bestaat uit twee stukken: een redresseerstrook en een stopstrook. De redresseerstrook is de smalle strook vlak naast de rijbaan. Een bestuurder die met zijn voertuig van de rijbaan raakt, krijgt er de kans om zijn fout te corrigeren en zijn weg zonder gevolgen voort te zetten. De stopstrook is de ruimte naast de redresseerstrook waar de bestuurder zich niet meer kan corrigeren, maar waar hij toch nog zonder al te veel risico's tot stilstand moet kunnen komen. Deze strook moet zo veel mogelijk obstakelvrij gehouden worden. Hoe breed de veiligheidsstrook moet zijn, hangt af van verschillende parameters zoals de snelheid, de aard van de weg, de aanwezigheid van taluds en de kromtestraal van de bochten.



Quick wins voor kritische punten op voet- en fietspaden

Een voet- of fietspad vergevingsgezind maken, hoeft niet meteen een heel nieuw ontwerp te betekenen. Als de basis goed is, kan je met enkele kleine en relatief goedkope ingrepen op kritische punten al tegemoetkomen aan de noden van voetgangers en fietsers.

Ook op goede infrastructuur komen situaties voor waar de veiligheid van voetgangers en fietsers onder druk komt te staan. Dat zijn kritische punten waar de infrastructuur niet zelfverklarend of minder veilig is. Vaak is het niet mogelijk om het ontwerp op korte termijn te herzien, maar met enkele kleinschalige en eenvoudige maatregelen kan je vaak toch de veiligheid van voetgangers en fietsers verbeteren.

11 praktische fiches

In het deel voor kwetsbare weggebruikers beschrijft het vademecum 'quick wins' voor 11 kritische situaties. Het reikt hiervoor oplossingen aan die je op korte termijn kunt realiseren.

- Krappe bocht
- Onverwachte of onoverzichtelijke bocht
- Zachte berm
- Paaltje op een fietsroute
- Smalle weg met landbouwverkeer of zwaar verkeer
- Fietspad met medegebruik speed pedelecs langs voetpad
- Fietser gemengd met gemotoriseerd verkeer en trams
- Vrijliggend fietspad
- Voet- en fietspad op een brug
- Staat van onderhoud
- Werfzones

Voor elk van deze kritische situaties heeft het vademecum een praktische fiche met aandachtspunten voor een veilig ontwerp en voor vergevingsgezindheid.

Meer tips en voorbeelden vind je in de praktische fiches van het vademecum vergevingsgezinde wegen deel kwetsbare weggebruikers: wegenenverkeer.be/ontwerprichtlijnen.

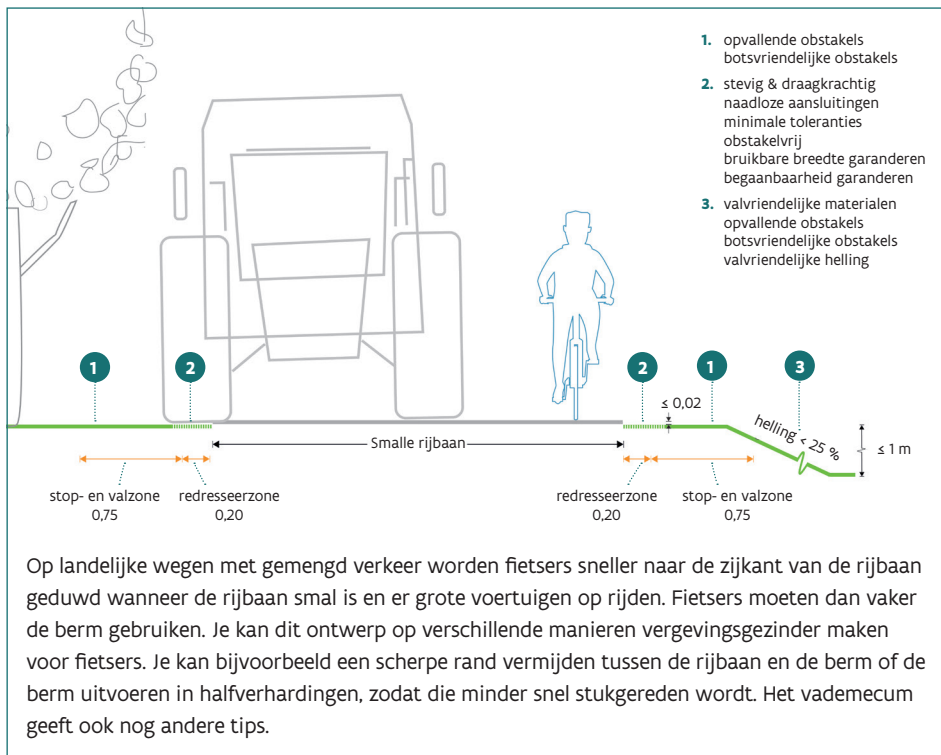


Randmarkeringen zijn belangrijk voor de geleiding van fietsers. Op dit fietspad maakt de randmarkering aan beide zijkanten de onverwachte bocht voorspelbaarder voor de fietser.

Stappenplan: hoe maak je fiets- en voetpaden vergevingsgezind?

Het vademecum vergevingsgezinde wegen deel kwetsbare weggebruikers vertrekt van een stappenplan om wegen vergevingsgezind te maken. Deze stappen kan je gebruiken om na te gaan hoe je de vergevingsgezindheid van nieuwe en bestaande infrastructuur kan verbeteren.

Vergevingsgezindheid start altijd met een zo veilig mogelijk ontwerp dat fouten en ongevallen zoveel mogelijk voorkomt. Een vergevingsgezind ontwerp lokt het gewenste gedrag van weggebruikers uit. Voorkomen is immers altijd beter dan genezen. Maar zelfs op goed aangelegde infrastructuur kunnen voetgangers en fietsers fouten maken die tot een ongeval of letsel kunnen leiden. Daarom wordt er een vergevingsgezinde zone aanbevolen. Voor fietsers en voetgangers is dat geen apart zichtbare zone, maar een onderdeel van elementen die langs een voetgangers- en fietsvoorziening te vinden zijn zoals watergreppels, trottoirbanden, tussenruimtes, veiligheidsruimtes en berm. Als een vergevingsgezinde veiligheidszone niet mogelijk blijkt, moet je het ontwerp heroverwegen en kan je als laatste mogelijkheid bescherming voorzien zoals bijvoorbeeld een leuning.



Vlaamse overheid lanceert toolbox duurzame mobiliteit voor lokale besturen

De Vlaamse overheid heeft in opdracht van minister Lydia Peeters een toolbox ontwikkeld die lokale overheden inspireert en ondersteunt bij het nemen van maatregelen die wandelen en fietsen verder stimuleren. De toolbox bevat verschillende concrete acties die steden en gemeenten (tijdelijk) kunnen invoeren. Denk aan een fietsstraat, het verbreden van fiets-, wandel- en zebrapaden of het inrichten van een vakantiestraat, met respect van de 1,5 meter-maatregel. Maar ook aan het plaatsen van extra fietsstallingen in de onmiddellijke omgeving van scholen, winkels en bedrijventerreinen. Steden en gemeenten kunnen ook bepaalde verwerken laten uitvoeren door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Lydia Peeters maakt hiervoor 3 miljoen euro vrij, 2 miljoen gaat naar gemeentelijke wegen, met een maximaal bedrag van 7.000 euro per lokaal bestuur. Voor elke euro die het lokaal bestuur investeert op gemeentewegen legt Vlaanderen één euro bij. De andere 1 miljoen euro is voorbehouden voor verwerken op gewestwegen. Lokale besturen kunnen hiervoor voorstellen formuleren.

De minister benadrukt dat de toolbox een werkinstrument is. Lokale besturen kunnen zelf voorstellen doen om ideeën en tips toe te voegen.

Meer info: www.vlaanderen.be/toolbox-duurzame-mobiliteit

Nieuw: datastandaard voor slimme mobiliteitsdiensten

De Vlaamse overheid heeft een datastandaard ontwikkeld voor slimme digitale mobiliteitsplatformen. Overheden en private spelers zullen zo makkelijk informatie kunnen uitwisselen waardoor reizigers vlot én veilig van het ene vervoermiddel op het andere kunnen overstappen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft deze semantische standaard nodig om de mobiliteitscentrale op te zetten die in najaar 2021 zal proefdraaien. De gebruiker zal een beroep kunnen doen op die centrale om ritten te plannen, te boeken en te betalen voor het vervoer op maat zoals pendelbussen, deelfietsen en -auto's en collectieve taxi's. De stad Antwerpen gaat als eerste met deze datastandaard aan de slag voor zijn deelsystemen zonder vaste stallinginfrastructuur.

Meer info: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/news/vlaamse-overheid-ontwikkelt-datastandaard-voor-slimme-mobiliteitsdiensten>

Opschorting proceduretermijnen subsidies veilige schoolomgevingen

Gemeenten kunnen subsidies aanvragen voor projecten die de verkeersveiligheid van schoolomgevingen verbeteren. Door de coronacrisis is het voor veel gemeenten moeilijk om te voldoen aan de wettelijke termijnen voor de uitvoering van de werkzaamheden en het bezorgen van de afrekening. Daarom heeft de Vlaamse Regering beslist die wettelijke termijnen voor onbepaalde tijd op te schorten. Tegelijk is het de bedoeling dat lokale besturen de werkzaamheden nog zoveel mogelijk laten plaatsvinden, als dat tenminste op een veilige manier kan.

Meer info: www.vlaanderen.be/gezondheid-en-welzijn/handicap/mobiliteit/coronamaatregelen-voor-subsidies-aan-gemeenten-voor-veilige-schoolomgevingen

Rijopleidingen, terugkommoment en rijexamens opnieuw opgestart

Alle rijopleidingen en het terugkommoment werden op 11 mei opnieuw opgestart. Rijexamens vinden vanaf 18 mei en 25 mei opnieuw plaats. Om rekening te houden met de periode waarin de opleiding en examens opgeschort waren, worden de wettelijk voorziene termijnen voor opleidingen en examens verlengd tot 31 december 2020. Kandidaten krijgen zo voldoende tijd om nieuwe afspraken in te plannen dit jaar.

Meer info: www.vlaanderen.be/gezondheid-en-welzijn/gezondheid/gezondheid-en-preventie-tijdens-de-coronacrisis/coronamaatregelen-bij-rijopleiding-en-rijexamens

Regionale infomomenten vademecum vergevingsgezinde wegen

Er zijn drie regionale infomomenten over het vernieuwde vademecum vergevingsgezinde wegen. Je kan ze enkel digitaal volgen via livestream. Na een algemene inleiding over vergevingsgezindheid wordt elk onderdeel (kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer) apart besproken. Tot slot volgen praktische tips en voorbeelden op verschillende niveaus. Vermits er in elke regio andere voorbeelden toegelicht worden, schrijf je je best in in een sessie van jouw regio. Alle infosessies zijn gratis. Inschrijven is wel verplicht.

Data & locaties:

- 18 juni: Antwerpen
- 19 juni: Hasselt
- 30 juni: Gent

Meer info: www.vsv.be/opleidingen



Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

juni

- 2 Beter communiceren over politieacties
- 9, 16, 23 Congres en forum publieke ruimte (digitaal)
- 9 & 16 Vorming Kindvriendelijke publieke ruimte & mobiliteit (2-daagse)
- 18, 19, 30 Infomoment Vademecum Vergevingsgezinde Wegen (Antwerpen, Hasselt, Gent)
- 23 Vorming Tienvriendelijk plannen & ontwerpen
- 29 Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets, Mober en MER

augustus

- 17- 21 Urban Logistics Summer School
- 24 - 28 European Road Safety Summer School

september

- 10, 24 Fietsparkeren
- 16, 21 Infomoment nieuwe wegencategorisering (Brugge, Antwerpen)
- 24 ITS-congres
- 25 Inspiratiedag Netwerk Duurzame Mobiliteit
- 25, 29 Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen
- 29 Basisopleiding verkeerscoördinatoren

oktober

- 1, 2 Infomoment nieuwe wegencategorisering (Hasselt, Gent)
- 6 Fietscongres
- 8 Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen
- 9 Opfrissing van de wegcode
- 15 Verkeerstekens en signalisatieplannen
- 16, 29 Basisprincipes van de Verkeerskunde
- 21 Basisopleiding verkeerscoördinatoren
- 22 Microdeelmobiliteit

november

- 9, 20 Basisprincipes van de verkeerskunde
- 10 Verkeersmodellen
- 16 Minder borden, meer verkeersveiligheid
- 19 Basisopleiding verkeerscoördinatoren
- 30 Opfrissing van de wegcode

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobilitetsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>