

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW

Niels Janssen (AWV) over
de nieuwe richtlijnen

04

IN DE KIJKER

De drie
standaardrotondes

07

KORTJES

IRG offline vanaf
31 januari

07

AGENDA

Nieuwe opleidingen
en infosessies



**Fietsveilige
rotondes**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

“Een duidelijk en herkenbaar wegbeeld voor elke weggebruiker”

Sinds juli 2022 is er een nieuw vademecum over veilige fietsvoorzieningen. Daarin staan ook duidelijke richtlijnen over rotondes. Wij spraken erover met Niels Janssen, expert verkeersveiligheid van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).



© AWV

Wat staat er in het nieuwe vademecum?

“Het nieuwe vademecum gaat over fietsvoorzieningen in het algemeen. Ook rotondes komen er aan bod. We schuiven drie standaardtypes rotondes naar voor. Een eerste type is voor zones met gemengd verkeer, waarbij fietsers en auto’s de rotonde met elkaar delen. Een tweede type is eerder geschikt voor binnen de bebouwde kom of verblijfsgebied. Fietsers krijgen hier voorrang op de auto’s. Het derde type is voor zones buiten de bebouwde kom. Omdat de snelheid hier hoger ligt en er meer verkeer is, hebben fietsers geen voorrang.”

Wat is het verschil met vroeger?

“In het vorige vademecum waren er veel meer mogelijkheden. Op het terrein zie je nu dus ook allerlei variaties aan markeringen en ontwerpen. Met dit vademecum gaan we voor duidelijkheid. We willen bij elke rotonde een herkenbaar wegbeeld dat is aangepast aan de voorrangsregeling. Er mag geen verwarring zijn bij de weggebruiker over wie voorrang heeft.”

Hoe moeten lokale besturen hiermee omgaan?

“Het vademecum is een richtlijn, geen wet. We willen steden en gemeenten helpen om wegen en rotondes op een eenduidige en veilige manier te ontwerpen. Het document is opgesteld in samenspraak met provincies en lokale besturen. Uiteraard kunnen lokale besturen ook altijd bij ons terecht met vragen. We helpen hen graag verder.”

Zijn rotondes veilig voor fietsers?

“Niet altijd. Er ontstaan relatief veel ongevallen, vooral aan rotondes met aanliggende fietspaden. Daar rijden fietsers in de dode hoek van auto’s en vrachtwagens wanneer die de rotonde verlaten. Daar willen we wat aan doen. Je zult zien dat er in dit vademecum bewust geen voorbeeld met aanliggende fietspaden zit. We adviseren om fietspaden weg te trekken van de rotonde. Zo worden ongevallen een stuk minder waarschijnlijk.”

Zie je struikelblokken om het vademecum in de praktijk te brengen?

“Vooral ruimtegebrek. Om vrijliggende fietspaden aan te leggen is er veel ruimte nodig naast de rotonde. Die is er vaak niet. Dus wordt het moeilijk om sommige rotondes om te vormen tot de standaardtypes uit ons vademecum. Wanneer er niet genoeg ruimte is voor vrijliggende fietspaden is een andere kruispuntoplossing wellicht een veiligere keuze. Onveilige rotondes met aanliggende fietspaden zien we liever verdwijnen.”



Het nieuwe vademecum fietsvoorzieningen lezen? Scan de QR-code hiernaast.

1 op 8 rijdt altijd rechts

Vias Institute liet onlangs een enquête uitvoeren over het rijgedrag op rotondes. Wat blijkt? **De verkeersregels op rotondes zorgen nog altijd voor problemen, hoewel ze al 25 jaar onveranderd zijn.** Zo rijdt 1 op 8 bestuurders altijd uiterst rechts op een rotonde. 1 op 7 gebruikt dan weer zijn richtingsaanwijzer voor hij of zij een rotonde oprijdt.

Er is dus nog werk aan de winkel. Op de website van Vias staan alle resultaten van de enquête en een duidelijke video met alle regels.

Meer op www.vias.be/nl/newsroom/1-op-8-bestuurders-kent-de-voorrangsregels-op-rotondes-niet/

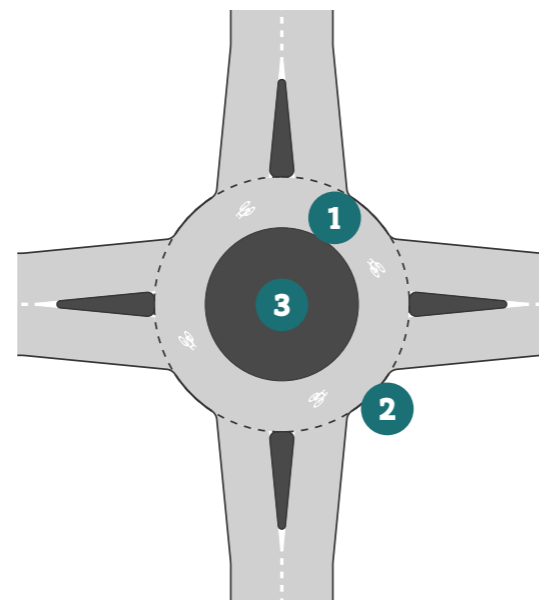
De drie standaardrotondes

Geen wildgroei aan markeringen, maar een duidelijk en herkenbaar wegbeeld op elke rotonde. Daar willen het Agentschap Wegen en Verkeer en Fietsberaad Vlaanderen naartoe met het nieuwe vademecum. Op de volgende pagina's bespreken we de drie standaardtypes.

Zones met gemengd verkeer (zone 30)

Dit type is geschikt voor zones met gemengd verkeer. Op de rotonde mogen fietsers in het midden van de rijbaan rijden. Zo zijn ze het best zichtbaar en fietsen ze nooit in de dode hoek van gemotoriseerd verkeer.

- 1 De **fietstekens op de rotonde** zijn een nieuwigheid uit het vademecum. Ze maken duidelijk dat fietsers in het midden van de rijstrook mogen rijden.
- 2 De rijstrook is **niet breder dan de standaardbreedte**. Zo vermijd je dat auto's fietsers proberen in te halen op de rotonde.
- 3 In het midden kan een **overrijdbare strook in printbeton** worden aangelegd voor vrachtwagens.

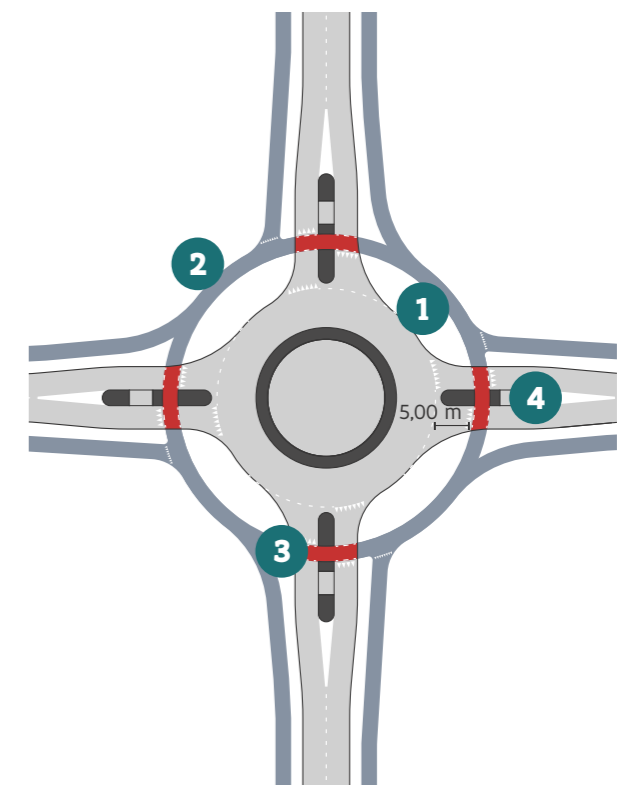


De rotonde op de kruising van de **Boudewijnlaan (R41)** met de **Naarstigheidsstraat** in **Aalst**. Een goed voorbeeld van een rotonde met gemengd verkeer.

In verblijfsgebied

Deze rotonde is geschikt voor zones met bebouwing en veel fietsers. Hier willen we de doorstroming voor fietsers zo vlot mogelijk maken. Daarom krijgen de fietspaden een vloeiende vorm en hebben overstekende fietsers voorrang op de autobestuurders. Fietsers in de voorrang brengt natuurlijk risico's met zich mee. Daarom ligt er een brede strook tussen de rotonde en het fietspad.

- 1 De afstand tussen de rotonde en het fietspad is **minstens 5 meter**. Hier kunnen auto's die de rotonde verlaten, wachten om fietsers voorrang te geven.
- 2 De fietspaden zijn helemaal **afgescheiden van de rotonde**. Het fietspad heeft een vloeiende beweging zodat fietsers vlot kunnen doorrijden.
- 3 Het fietspad op kruising met de rijweg heeft **een rode kleur**. Dit geeft aan dat fietsers voorrang hebben, hoewel de rode kleur geen officieel onderdeel van de wegcode is.
- 4 Fietsers steken maximaal één rijstrook per keer over. Daarom ligt er een **middeneiland op elke tak** van de rotonde.



Fietspad op een verkeersplateau

Het fietspad op de rotonde hierboven ligt volgens de nieuwe richtlijnen altijd op een verkeersplateau. **Zo is het duidelijk dat fietsers voorrang hebben en vertragen auto's automatisch**. Is een verkeersplateau niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat er veel bussen passeren? Dan kies je best voor een andere oplossing of haal je fietsers uit de voorrang. In dat geval verandert ook de inrichting van de fietsinfrastructuur. Anders ontstaan er verwarrende en onveilige situaties.

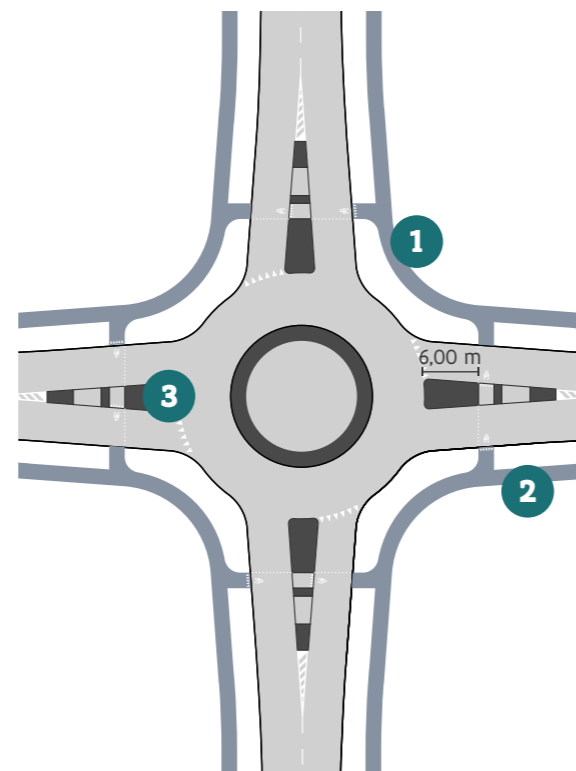


Deze **nieuwe rotonde op de Tongersestraat in Bilzen** is een goed voorbeeld van het nieuwe standaardtype.

In verkeersgebied

Dit type is geschikt voor drukke wegen met minder bebouwing. Omdat de snelheid hier hoger ligt, krijgen fietsers geen voorrang. Anders is het risico op conflicten te groot. De vormgeving van de rotonde en de fietspaden is hier ook aan aangepast.

- 1 De fietspaden hebben een **uitbuiging**, ze lopen niet mee met de rotonde.
- 2 Op de kruising hebben de fietspaden **geen rode kleur**, anders lijkt het alsof fietsers toch voorrang hebben.
- 3 De middenberm is breder dan in vroegere richtlijnen. Ze is **minstens 3 meter** breed, zodat ook fietsen met een fietskar en bakfietsen er veilig kunnen wachten.



Wat met turborotondes?

Turborotondes of rotondes met voorsorteerstroken zijn in opmars in Vlaanderen. Voor auto's zijn ze veiliger en hebben ze meer capaciteit. Voor fietsers is het soms een ander verhaal. Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert om bij turborotondes zoveel mogelijk te werken met **ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers**, dus met fietstunnels of -bruggen. Wanneer fietsers meer dan één rijstrook tegelijk moeten oversteken, vergroot het risico op ongevallen.

Infomoment over GAS 5

Sinds vorig jaar kunnen gemeenten zelf GAS-boetes uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen. Verschillende steden en gemeenten zijn al van start gegaan met GAS 5. **Omdat veel lokale besturen met vragen zitten, organiseert VSV een infomoment op 24 januari 2023.** Daarin wordt GAS 5 tot in de puntjes uitgelegd, getuigen lokale besturen over hun ervaringen en is er ruimte voor dialoog.

www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/infomoment-gas-5/

Werksessies 'Minder borden, meer verkeersveiligheid'

Het juiste verkeersbord op de juiste plaats is soms een uitdaging. **Daarom organiseert VSV werksessies als vervolg op de tweedaagse opleiding.** Je gaat er samen met verkeersexperts Erik Caelen en Joris Willems aan de slag met concrete vragen en cases.

www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/minder-borden-meer-verkeersveiligheid-werksessies/

Online opleiding basisprincipes verkeerskunde

VSV organiseert een handige online cursus over de basis van verkeerskunde. Je leert hoe je verkeersproblemen aanpakt en hoe data en modellen het mobiliteitsbeleid ondersteunen. **In acht modules van 3 lessen** gaan theoretische kennis en voorbeelden uit de praktijk hand in hand.

www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/de-basisprincipes-van-de-verkeerskunde-online-2023-/

Nieuwe fietspadstrooiers in actie

Ook deze winter staat Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) paraat om alle fietspaden, gewest- en autosnelwegen sneeuw- en ijsvrij te houden. Vanaf dit jaar gaan er ook **speciale strooiwagens voor fietspaden** op pad. Die strooien zuiniger en efficiënter op alle soorten fietspaden. AWV beschikt over 313 strooiwagens en 200 nieuwe fietspadstrooiers.

wegenverkeer.be/nieuws/nieuwe-fietspadstrooiers-actie-tijdens-komende-winterdienst

IRGN vervangt IRG

De Interactieve Reglementen Generator (IRG), een **webapplicatie die lokale besturen helpt om aanvullende reglementen op te stellen**, is verouderd en toe aan vervanging. 31 januari 2023 gaat de toepassing offline, maar gebruikers kunnen vandaag al aan de slag met de opvolger IRGN. De Vlaamse overheid adviseert nu al over te schakelen en geen reglementen meer aan te maken in IRG. Aanvullende reglementen die aangemaakt zijn in IRG worden wel opgenomen in een archief binnen IRGN, maar zullen daar alleen raadpleegbaar zijn.

gelinkt-notuleren.vlaanderen.be

In 2025 enkel nog ledverlichting langs gewestwegen

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bouwt de komende jaren alle verlichting langs Vlaamse gewestwegen om naar zuinige ledverlichting. De Vlaamse overheid investeert daarmee 84,5 miljoen euro als onderdeel van het relanceplan Vlaamse Veerkracht. De omschakeling moet het **totale energieverbruik van AWV met 16% doen dalen** ten opzichte van 2021. Op dit moment is ongeveer 20% van de verlichting omgebouwd naar ledverlichting.

Agenda

17 januari 2023

Minder borden, meer verkeersveiligheid (start)

19 januari 2023

De basisprincipes van de verkeerskunde online (start)

24 januari 2023

Infomoment GAS

26 januari 2023

Verkeersgedrag begrijpen en veranderen – punt 2 en 3 in aanvraag (start)

30 januari 2023

De voetganger weer aan zet

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.

Wie rijdt, drinkt niet

BOB

It's my life

V.U. Karin Ganoe, Vias Institute, Haechtsesteenweg 1405, 1130 Brussel

BOB beschermt levens



Van januari tot september 2022 gebeurden in ons land 3138 ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol. Het hoogste aantal sinds 2016. Daarom blijven we met de nieuwe BOB-campagne sensibiliseren én controleren op rijden onder invloed tijdens de eindejaarsperiode. Van eind november tot eind januari voert de lokale en federale politie extra controles uit in heel het land.

Lees meer op www.vias.be/nl/newsroom/bob-bescherm-levens/.

Bekijk de
campagnespots

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.
Redactie en vormgeving: Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2022 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

