

PIJLER 2 - Vergevingsgezinde wegen (Fiche 9)

Vergevingsgezinde wegen verkleinen de kans op menselijke fouten. Concreet willen we wegen zo inrichten dat er in tijd en ruimte voldoende mogelijkheden zijn om gebeurlijke fouten toch nog te corrigeren. In tweede instantie moeten vergevingsgezinde wegen de impact van fouten, als die toch tot een ongeval zouden leiden, maximaal beperken.

We kijken naar de vergevingsgezinde weg vanuit het standpunt van de kwetsbare weggebruiker en we behouden altijd aandacht voor de lokale omstandigheden.

– *Gewenst effect:*

- Het aantal ongevallen doen dalen;
- De ernst van ongevallen doen dalen;
- Specifiek het aantal doden en zwaargewonden bij eenzijdige ongevallen doen dalen.

– *Acties:*

- Update van het handboek 'vergevingsgezinde wegen' en de ontwerprichtlijnen voor een vergevingsgezinde weginfrastructuur rekening houdend met de kwetsbare weggebruikers, het toepassingsgebied en de praktische implementatie van het handboek. Daarbij gaan we bovendien na hoe we het handboek kunnen toepassen op onze bestaande weginfrastructuur. Hiervoor gaan we op zoek naar singuliere problemen en inbreuken op vlak van de vergevingsgezindheid van onze bestaande weginfrastructuur en gaan we na op welke manier we ook onze bestaande infrastructuur vergevingsgezonder kunnen maken.
- Bij het ontwerp en aanleg van nieuwe wegen en weginfrastructuur de principes van vergevingsgezindheid in de praktijk brengen.
- Bij de heraanleg van wegen en weginfrastructuur de principes van vergevingsgezindheid in de praktijk brengen. We trachten de gevolgen van een ongeval te minimaliseren door:
 - o Zoveel mogelijk overbodige obstakels en gladde elementen (bv. deksels, overbodige en gladde belijning) verwijderen;
 - o Zoveel mogelijk obstakels verplaatsen buiten de veiligheidsstrook;
 - o Indien de obstakels noodzakelijk zijn binnen de veiligheidsstrook, ze in eerste instantie botsvriendelijk maken, en als dit niet kan, ze af te schermen d.m.v. een afschermdende constructie.

- Bij aanrijding van een obstakel nagaan of het betreffende obstakel nog moet worden terug geplaatst en of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn. Dit is ook een preventief aandachtspunt bij de VVI's (zie fiche "Verkeersveiligheidsaudits en -inspecties").

– *Kritische succesfactoren:*

- Ruimtelijke toepasbaarheid
- Beschikbare middelen
- Draagvlak

– *Monitoring en opvolging:*

Bij de monitoring van de aanleg van een vergevingsgezinde weginfrastructuur kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Evolutie aantal ongevallen;
- Evolutie ernst ongevallen;
- Evolutie aantal doden en zwaargewonden bij eenzijdige ongevallen.

Verkeersongevallencijfers worden aangeleverd door de geïntegreerde politie.

De mate van toepassing van de principes van vergevingsgezindheid bij nieuwe weginfrastructuur zal op planniveau via kwaliteitscontrole nagekeken worden door de bevoegde GBC (Gemeentelijke BegeleidingsCommissie), problemen met bestaande weginfrastructuur kunnen op de bevoegde PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid) voorgelegd worden.

– *Verantwoordelijken:*

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

Uitvoering: AWW voor de gewestwegen en de lokale besturen voor de gemeentewegen.

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

Breedte veiligheidsstrook

De breedte van de veiligheidsstrook wordt algemeen erkend als een belangrijk veiligheidskenmerk, aangezien het zorgt voor een verhoging van de mogelijkheden om het rijtraject bij te kunnen sturen zonder van de weg af te rijden.

Ribbelmarkering

Het betreft hier langse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden. Ribbelmarkering vormt een effectieve maatregel, met een lage kost, om het aantal eenzijdige ongevallen en hun ernst te verminderen. Het heeft vooral een positief effect bij twee belangrijke oorzaken van eenzijdige ongevallen, met name afleiding en vermoeidheid. Een daling van 11 tot 15% in het aantal eenzijdige ongevallen wordt aangegeven. De geschatte daling van het aantal eenzijdige letselongevallen zou zelfs variëren van 16 tot 29%, afhankelijk van het type weg (Torbic et al., 2010). Ribbelmarkeringen veroorzaken vaak echter ook geluidshinder voor omwonenden en kunnen daarom niet overal zomaar toegepast worden.

Botsvriendelijke of passief veilige steunen

Een risicoanalyse van het potentiële effect van het gebruik van “passief veilige” verlichtingsmasten en steunen voor verkeersborden werd uitgevoerd in het Verenigd Koninkrijk door combinatie met de kans op het voorkomen van verschillende gebeurtenissen die tot letsels bij voertuiginzittenden kunnen leiden. Het risico bij het gebruik van “passief veilige” of “vergevingsgezinde” verlichtingsmasten resulteerde in een risico dat bijna 8 maal lager is dan bij de conventionele onbeschermden palen. Het risico bij gebruik van een afschermdende constructie voor de verlichtingspaal is nog twee maal hoger dan bij het gebruik van een “passief veilige” paal.

Verschillende studies geven aan dat aanrijdingen tegen deze “passief veilige” structuren zelden leiden tot ernstige gevolgen.

Afschermdende constructies

Kwalitatieve afschermdende constructies hebben zeker hun nut uit veiligheidsoogpunt. Belangrijke aandachtspunten vormen de beginpunten van deze constructies. Ofwel dient een geteste beginconstructie geplaatst te worden ofwel moet het begin afgebogen worden om frontale aanrijding, het schanseffect en/of indringing in het voertuig te vermijden.

(CEDR, Forgiving roadsides design guide, 2012)

Wie	Wat	Timing
Alle wegbeheerders en wegontwerpers	Principes van vergevingsgezinde wegen in de praktijk omzetten bij nieuwe infrastructuurprojecten	Continu lopend
Agentschap Wegen en Verkeer en lokale wegbeheerders	Bij aanrijding van een obstakel nagaan of het betreffende obstakel nog moet worden terug geplaatst en of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn	Continu lopend
Agentschap Wegen en Verkeer in samenwerking met lokale wegbeheerders	Update van het handboek vergevingsgezinde wegen rekening houdend met de zwakke weggebruikers	Eind 2017
Agentschap Wegen en Verkeer en lokale wegbeheerders	<p>Versneld inzetten op de problemen en inbreuken op vlak van de vergevingsgezindheid van onze bestaande weginfrastructuur.</p> <p>De screening op hoofdwegen (zie Pijler 2 – Verkeersveiligheidsaudits (VVA) en – inspecties (VVI)) en de lijst van gevaarlijke punten en wegvakken, welke jaarlijks geactualiseerd wordt vormen hier een basis voor het aanduiden van de probleempunten – en zones. Prioriteiten worden bepaald afhankelijk van de beschikbare middelen waarbij de wegen met de hoogste wegcategorie een hogere prioriteit krijgen.</p>	Start midden 2018