

# Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen Valère Donné, AWV

<b>INLEIDING.....</b>	<b>2</b>
<b>1. RICHTLIJNEN VOOR DE CATEGORISERING VAN LOKALE WEGEN.....</b>	<b>2</b>
1.1. LOKALE WEG I: LOKALE VERBINDINGSWEG .....	2
1.2. LOKALE WEG II: LOKALE GEBIEDSONTSLUITINGSWEG .....	2
1.3. LOKALE WEG III: ERFTOEGANGSWEG .....	3
<b>2. TOELICHTING BIJ DE CATEGORISERING.....</b>	<b>3</b>
2.1. PROBLEEMSTELLING EN ACHTERGROND .....	3
2.2. TOELICHTING BIJ DE TYPOLOGIE .....	4
2.2.1. Functies.....	4
2.2.2. Schaalniveaus.....	5
2.2.2.1. <i>Lokaal en bovenlokaal</i> .....	5
2.2.2.2. <i>Subniveaus voor gebiedsontsluitingswegen</i> .....	5
2.2.3. Functies op schaalniveau van de weg .....	6
2.2.3.1. <i>Verbinden</i> .....	6
2.2.3.2. <i>Een gebied ontsluiten</i> .....	6
2.2.3.3. <i>Toegang geven tot erven</i> .....	7
<b>3. AANBEVELINGEN VOOR DE SELECTIE VAN LOKALE WEGEN .....</b>	<b>7</b>
3.1. METHODIEK.....	7
3.1.1. Analyse van de bestaande situatie.....	7
3.1.2. Doelstellingen .....	7
3.1.3. Het beleidsscenario .....	8
3.2. SELECTIECRITERIA PER TYPE .....	8
3.2.1. Lokale weg I (Lokale verbindingsweg).....	8
3.2.2. Lokale weg II (Lokale gebiedsontsluitingsweg) .....	8
3.2.2.1. <i>Algemene selectiecriteria</i> .....	8
3.2.2.2. <i>Specifieke selectiecriteria per subtype</i> .....	9
3.2.3. Lokale weg III (Erftoegangsweg) .....	9
<b>4. AANBEVELINGEN VOOR INRICHTING VAN LOKALE WEGEN.....</b>	<b>10</b>
4.1. ALGEMENE DOELSTELLINGEN EN AANDACHTSPUNTEN .....	10
4.1.1. Invalshoek 1: Leesbaarheid: Visuele herkenbaarheid van de wegtypes.....	10
4.1.2. Invalshoek 2: Verkeersleefbaarheid en milieu: inpassing in de omgeving door compartimentering.....	11
4.1.3. Invalshoek 3: Berijdbaarheid – toegankelijkheid: functionele eisen.....	12
4.1.4. Invalshoek 4: Veiligheid: duurzaam veilige inrichting .....	12
4.2. SNELHEIDSLIMIETEN.....	14
4.3. INRICHTINGSVOORSTELLEN VOOR WEGVAKKEN .....	14
4.3.1. Lokale weg I: Lokale verbindingsweg .....	14
4.3.2. Lokale weg II: Lokale gebiedsontsluitingsweg.....	16
4.3.2.1. <i>Alle subtypes</i> .....	16
4.3.2.2. <i>Bijzonder type: stadsontsluitingsweg</i> .....	17
4.3.3. Lokale weg III. Erftoegangsweg gelegen in een verblijfsgebied: woonstraat, winkelstraat.....	19
4.3.4. Lokale weg III: Erftoegangsweg gelegen in het buitengebied: landelijke weg.....	20
4.3.5. Ventwegen .....	20
4.3.6. Praktische wegbreedtes voor gemengd verkeer in functie van maatgevend gebruik .....	22
4.3.7. Inrichtingsvoorstellen voor kruispunten.....	23
<b>5. BIJKOMENDE AFSTEMMING NOODZAKELIJK.....</b>	<b>23</b>
5.1. AANPASSING VERKEERSWETGEVING TER ONDERSTEUNING GEWENST .....	23
5.2. AFSTEMMING MET CATEGORISERING SECUNDAIRE WEGEN VEREIST .....	24
5.3. AFSTEMMING VEREIST MET CATEGORISERING OPENBAAR VERVOER, ZWAAR VERVOER EN FIETS- EN VOETGANGERSNETWERK .....	25
5.3.1. Openbaar vervoer.....	25
5.3.2. Zwaar vervoer .....	25
5.3.3. Fietsnetwerk.....	26
5.3.4. Voetgangersnetwerk.....	26
5.4. VERDERE STUDIE .....	26
<b>6. WERKGROEP EN COMMUNICATIE.....</b>	<b>27</b>

## Inleiding

Naast de categorisering van wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de categorisering van secundaire wegen, bestaat er voor Vlaanderen ook een categorisering van lokale wegen. In dit artikel lichten we de drie categorieën van lokale wegen toe en stellen we een aantal aanbevelingen voor met betrekking tot selectie en inrichting. Het is de bedoeling dat die categorieën gebruikt worden in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Deze inrichtingsvoorstellen zijn slechts aanbevelingen, waarvan (mits motivatie) kan worden afgeweken. Het zijn geen normen die een eigen leven mogen gaan leiden. Op basis van verder onderzoek zullen in de toekomst de inrichtingseisen en de selectiemethoden worden verfijnd.

## 1. Richtlijnen voor de categorisering van lokale wegen

In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen moeten de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden als hoofdwegen, primaire of secundaire wegen, ingedeeld worden in de onderstaande types van lokale wegen.

De indeling in categorieën en hun bepalingen worden als op te volgen richtlijnen voorgesteld.

De types zijn gebaseerd op de drie functies die wegen kunnen vervullen ('verbinden', 'ontsluiten' en 'toegang geven') en kunnen vervolgens verder worden onderverdeeld.

**Lokale weg I: Lokale verbindingsweg**

**Lokale weg II: Lokale gebiedsontsluitingsweg**

De naam van het gebied kan in onderverdeling worden ingevuld (bijv. **stad, wijk, buurt, centrum, industrie- of dienstzone, campus ...**), dus bijv. stadsontsluitingsweg of campusontsluitingsweg.

**Lokale weg III: Erftoegangsweg**

Subtypes:

- **woonstraat, winkelstraat;**
- **ventweg;**
- **landelijke weg;**
- **fietsweg.**

### 1.1. Lokale weg I: Lokale verbindingsweg

#### Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
  - onderling;
  - met een centrum;
  - met een (klein)stedelijk gebied;
  - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

### 1.2. Lokale weg II: Lokale gebiedsontsluitingsweg

#### Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deerkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

### 1.3. Lokale weg III: Erftoegangsweg

#### Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is ‘verblijven’ en ‘toegang verlenen tot de aanpalende percelen’ (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

#### Subtypes.

A. De straat is gelegen in het verblijfsgebied: **woonstraat, winkelstraat.**

B. De weg is gelegen in het buitengebied: **landelijke weg, fietsweg.**

Specifieke bepalingen voor erftoegangswegen in het buitengebied.

- Hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer.
- Beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fietsers (fietsweg ...).

C. De weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie, en kan in verblijfsgebied of buitengebied gelegen zijn: **parallele weg.**

Als de parallele weg in verblijfsgebied ligt, wordt vaak de naam ventweg gebruikt. De benaming ventweg komt van “venter” of “venten”, wat ‘verkoop aan huis’ betekent. De venter gaat van deur tot deur.

Specifieke bepalingen voor parallele wegen.

- Een parallele weg is in feite een inrichtingskenmerk en niet per definitie gebonden aan een bepaalde categorie.
- De parallele weg heeft een lagere functie dan de weg die ze aanvult.
- Hoofdfunctie van de weg is het toegang geven tot de aanpalende zone en de aanpalende percelen. Deze functie wordt overgenomen en ontkoppeld van de parallel gelegen (hoofd)rijbaan, die dan louter bestemd is voor ontsluiting of verbinden. Door dit kenmerk van een parallele weg wordt een erftoegangsfunctie verwacht.
- De parallele weg krijgt de kenmerken van woonstraat/winkelstraat of landelijke weg volgens de aanpalende functies en het verblijfs- of buitengebied waar de weg gelegen is.
- Als op de parallele weg enkel percelen worden aangesloten, is de hoofdfunctie bekend en mag de weg als erftoegangsweg worden geselecteerd.
- Als op de parallele weg ook zijstraten aangesloten worden, zal de parallele weg het verkeer uit aanpalende straten bundelen. Deze zijstraten kunnen ruime gebieden ontsluiten en ingedeeld worden bij de erftoegangswegen of ontsluitingsstraten. Omdat de parallele weg hierdoor ook een ontsluitingsfunctie heeft, kan die geheel of gedeeltelijk ingedeeld worden bij lokale wegen II. Als het belang van de ontsluiting te groot wordt, moet de wenselijkheid om de ontsluitingsweg rechtstreeks op de hoofdweg aan te sluiten afgewogen worden.

## 2. Toelichting bij de categorisering

### 2.1. Probleemstelling en achtergrond

Categorisering van wegen is een middel op weg naar een doel.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevatten een duidelijke keuze voor optimalisering van het bestaande wegennet door een functionele categorisering. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt. Voor de weggebruiker is het doel dat je uit bewegwijzering en inrichting kunt aflezen welke weg je mag gebruiken in functie van de bestemming. Bovendien moet duidelijk worden wat je op die weg mag verwachten inzake verkeersconflicten, weginrichting en voorzieningen voor andere weggebruikers, snelheidslimieten en het gewenst verkeersgedrag. We noemen dit ook “de leesbaarheid van de weg”.

Die verkeersstructuur duidelijk maken en de inherente veiligheid realiseren is een taak van de wegbeheerders. Wegencategorisering en afbakening van verblijfsgebieden binnen een mobiliteitsplan of een ruimtelijk structuurplan is daartoe een middel.

Als instrument begint wegencategorisering in Vlaanderen ingeburgerd te raken in de verkeerspraktijk. Voorheen bestonden in Vlaanderen geen afspraken over deze categorisering. Er was geen geïkt begrippenkader voor de wegencategorisering op gemeentelijk niveau. In het kader van de mobiliteitsplannen en de gemeentelijke structuurplannen wordt die lacune inmiddels aangevuld.

Categorisering en afbakening van verblijfsgebieden zijn verplichte onderdelen van het beleidsplan (fase 3 van het mobiliteitsplan). Categorisering heeft een directe relatie met een project dat wordt gerealiseerd in het kader van een convenant. De vraag tot welke categorie een weg behoort, is de eerste vraag die op de begeleidingsgroep of auditcommissie gesteld wordt bij het begin van een herinrichtingsproject. Het doel van categorisering is onder meer een kader te bieden voor de uitvoering van projecten op die wegen. Het geeft aan wat de functie en het gewenste gebruik is van de weg en laat dan toe een aangepaste vormgeving te bedenken. Ook moet er terugkoppeling mogelijk zijn als uit analyse van de bestaande omgeving en het gebruik van de weg blijkt dat een aanpassing van de functie noodzakelijk is. De categorisering van de lokale wegen volgens het mobiliteitsplan wordt meegenomen in de opmaak van streefbeeldstudies van wegen en verkeersveiligheidsprojecten. Met het oog op een bundeling van het verkeer wordt bekeken welke aantakkingen gewenst zijn op een weg van een hoger niveau. Wegen ingedeeld als lokale wegen III zijn bij voorkeur wegen die geen directe aansluiting behoeven naar een weg van een hoger niveau, tenzij er geen alternatief is.

Bij de invulling van de wegencategorisering op lokaal niveau wordt aangegeven wat de gewenste verkeersfunctie van de weg is en worden in een zo vroeg mogelijk stadium de gevolgen voor de gewenste inrichting en regelgeving ingeschat: aansluiting op een weg van hogere categorie, kruispuntoplossingen, de mate van scheiding of menging van fietsers, snelheidslimiet, maatregelen voor snelheidsbeheersing, verlichting, openbaarvervoerroute, toegang voor zwaar vervoer... alsook de bewegwijzering, het ondersteunende communicatiemiddel met de gebruiker. De uitwerking gebeurt in aparte plannen en projecten.

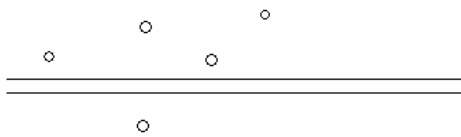
Om eenzelfde terminologie te gebruiken bij de categorisering van wegen op lokaal niveau werden deze landelijke richtlijn en aanbevelingen ontwikkeld.

## 2.2. Toelichting bij de typologie

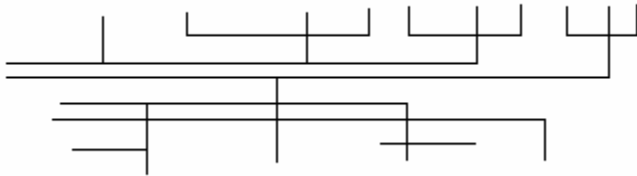
### 2.2.1. Functies

Functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Er worden drie functies onderscheiden: de verbindingsfunctie, de gebiedsontsluitingsfunctie en de erftoegangsfunctie.

- **Verbindingsfunctie** of het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.  
Het verplaatsingspatroon van deze functie wordt gekenmerkt door een rechte lijn zonder vertakkingen en dit over langere afstand (meerdere kilometers). Er is weinig of geen uitwisseling tussen de weg en de nabijgelegen gebieden. Deze functie komt het best tot uiting op het hoofdwegennet (autosnelweg).  
Voor secundaire en lokale wegen moeten we hier toevoegen dat volgens het RSV (p. 493-494) bij conflictsituaties de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid primeren op de verbindingsfunctie.

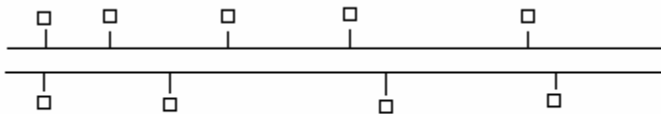


- **Gebiedsontsluitingsfunctie** of het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden.  
Ontsluiten is als term beter geschikt omdat ze verzamelen én verdelen omvat. Een gebied ontsluiten wordt ook begrepen als toegankelijk maken via een netwerk van wegen (voor verschillende modi).  
- Herkomstgebieden: herkomst van de verplaatsingen, hier wordt het verkeer verzameld, voor personenvervoer begint de rit meestal aan de woning, herkomstgebieden zijn doorgaans woongebieden.  
- Bestemmingsgebieden: bestemming van de verplaatsingen, hier wordt het verkeer verdeeld, voor personenvervoer zijn dit meestal activiteitszones: stadscentra, schoolgebieden, industriegebieden, enz.  
Herkomsten en bestemmingen zijn omwisselbaar wanneer we een verplaatsingspatroon in de tijd bekijken en opsplitsen in ritten. Zodra de bestemming bereikt is, wordt die herkomst en willen we een nieuwe bestemming bereiken (bijv. in het woon-werkverkeer is de werkplek 's avonds herkomst en de woonplek bestemming).



Het verplaatsingspatroon wordt gekenmerkt door vertakkingen: er is een grote mate van uitwisseling tussen de weg en de gebieden in de omgeving van de weg (verzamelen, verdelen), het gebied wordt ontsloten.

- **Erftoegangsfunctie** of het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen. De erven langs de weg worden rechtstreeks ontsloten vanaf de weg. Erftoegangsfunctie wordt ook verblijfsfunctie genoemd: de functie van de weg met betrekking tot de activiteiten langsheen de weg gelegen. Deze functie komt optimaal tot uiting in een woon- of winkelstraat en op ventwegen.



## 2.2.2. Schaalniveaus

### 2.2.2.1. Lokaal en bovenlokaal

We kunnen een onderscheid maken tussen lokaal en bovenlokaal verkeer.

- **Bovenlokaal niveau**  
Wegen met een functie op bovenlokaal niveau worden door de provincie geselecteerd. Het betreft hier relaties die over meerdere kernen of centra gelegd worden of waarbij functies van bovenlokaal belang verbonden worden met primaire wegen en hoofdwegen.
- **Lokaal niveau**  
Het begrip 'lokaal' slaat niet op administratieve gemeentegrenzen, maar wel op het functioneren van de weg op lokaal niveau.
  - de weg vormt een verbinding of ontsluiting tussen twee gemeenten (interlokaal) of naar het hoofdwegenet.
  - de deekernen en wijken worden onderling en met het centrum verbonden en ontsloten.

De term 'interlokaal' werd aanvankelijk ingevoerd om het onderscheid aan te geven met het bovenlokale niveau waartoe de secundaire wegen behoren. De term is echter verwarrend omdat 'interlokaal' in Nederland 'bovenlokaal' betekent.

De term 'interlokaal' verliest zijn functie als we aanvaarden dat interlokaal behoort tot het lokale niveau en er geen onderscheid met een lokale weg meer is. Het feit dat een ontsluiting of verbinding gelegd wordt tussen kernen van dezelfde of een andere gemeente is niet van die aard dat een ander gebruik en inrichting vereist is. Beide niveaus worden dus samengevoegd tot lokaal. In de omschrijving van de hoofdfunctie van de lokale wegen I en II laten we de term interlokaal weg. Uit de actuele praktijk van de mobiliteitsplannen blijkt het onderscheid lokaal en secundair voldoende duidelijk te zijn.

### 2.2.2.2. Subniveaus voor gebiedsontsluitingswegen

Voor de indeling van de gebiedsontsluitingswegen kunnen we onderscheid maken naar het gebied waarop de ontsluiting betrekking heeft.

Die subniveaus omvatten het gebied dat wordt ontsloten. De gebiedsnaam kan worden toegevoegd aan de benaming van type II gebiedsontsluitingsweg.

We onderscheiden hier: het stedelijk gebied, deekernen, wijken en zones met specifieke functies (industrie- of dienstzone, scholencampus, ziekenhuiscampus, ...).

### 2.2.3. Functies op schaalniveau van de weg

In het RSV worden lokale wegen als volgt gedefinieerd: “lokale wegen zijn wegen waar het ‘toegang geven’ de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang”.

*Tabel 1: Definitie lokale weg. (Bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen p. 477)*

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	AANVULLENDE FUNCTIE	INRICHTING
lokale weg	toegang geven		weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

Een dergelijke definitie is onvoldoende genuanceerd om het lokale wegennet in te delen. Wanneer we deze stelling doortrekken zouden alle lokale wegen maximaal aangepast kunnen worden aan deze erftoegangsfunctie door ze als zone 30 in te richten. Dat is echter niet de bedoeling. Het lokale niveau wordt hier vanuit het regionale niveau beschouwd.

Het is daarom noodzakelijk dat de selectie van lokale wegen vanuit het lokale schaalniveau zelf wordt bekeken. Wanneer we de lokale wegen beschouwen, merken we dat al de drie functies (verbinden, ontsluiten en toegang geven) er voorkomen, weliswaar voor lokaal verkeer. Die functies worden verder toebedeeld in 3 categorieën.

Zo komen we tot het onderstaande voorstel (zie tabel 2) voor correctie van de invulling van het begrip lokale weg in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

*Tabel 2: Voorstel invulling van begrip lokale weg in RSV.*

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	AANVULLENDE FUNCTIE	INRICHTING
lokale weg	verbinden of ontsluiten of toegang geven op lokaal niveau	toegang geven	weg (2x1) met overwegend gemengde verkeersafwikkeling

#### 2.2.3.1. Verbinden

Verbinden houdt in: een groot aandeel verkeer dat zijn bestemming niet in de omgeving van het wegvak heeft, minder aansluitingen en minder uitwisseling met verblijfsfuncties.

Verbindingswegen op lokaal niveau zijn in de regel veeleer uitzonderlijk. Vaak gaat het om voormalige provinciale verbindingswegen of gewestwegen die niet werden geselecteerd als secundaire wegen.

De term verbinden impliceert dat deze weg aangepast moet worden aan de verbindingfunctie. De verbindingfunctie vraagt een hoge kwaliteit van verkeersafwikkeling. Maar gezien het gewenst gebruik van de weg beperkt is tot lokaal verkeer en korte afstand, mag de afwikkelingskwaliteit ook niet te attractief zijn. Bovendien heeft de weg meestal nog een verblijfsfunctie. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft bovendien aan dat op de lokale wegen de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid gaan (RSV, p. 494). Er moet een goed onderscheid blijven tussen lokale wegen I en secundaire wegen I. Het is niet de bedoeling dat bovenlokaal verkeer zich over de lokale verbindingswegen afwikkelt. Dat gebeurt in de praktijk nog altijd en dat is hinderlijk vooral als ook zwaar vervoer van die routes gebruik maakt. Bij de inrichting van de lokale wegen I moeten er een aantal maatregelen worden beschreven om ongewenst gebruik te ontmoedigen. We denken dan aan bewegwijzering, maatvoering, tonnagebeperking, snelheidslimiet, enz.

#### 2.2.3.2. Een gebied ontsluiten

Een gebied ontsluiten houdt in: verzamelen en verdelen, dus meer verkeer met herkomst of bestemming in de omgeving van het wegvak en een grotere uitwisseling met de omgeving door middel van kruispunten.

De weg heeft een hogere functie dan enkel toegang geven tot erven en kent meer gebruikers dan de verkeersproductie/-attractie van de aanpalende functies.

Het type gebiedsontsluitingswegen is zeer divers naar ruimtelijke kenmerken en schaalniveaus. In de praktijk kunnen we onderscheid maken tussen:

- gebiedsontsluitingswegen die in hoofdzaak buiten het bebouwd gebied liggen;
- gebiedsontsluitingswegen die in het bebouwd gebied wijken of andere zones ontsluiten.

Gebiedsontsluitingsstraten kunnen ook in toekomstige zone 30-gebieden liggen en worden vaak als route voor het openbaar vervoer gebruikt of juist om die reden als gebiedsontsluitingsstraat geselecteerd.

Omdat de groep gebiedsontsluitingswegen vrij divers is, is het aangewezen een verklarende benaming toe te voegen die het schaalniveau of de omgeving nader toelicht, bijv. wijkontsluitingsweg of centrumontsluitingsweg.

In de Duurzaam-Veilig-terminologie behoort de lokale gebiedsontsluitingsweg tot de gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen hebben een functie voor het stromen en het uitwisselen. Deze functies worden echter naar plaats gescheiden: stromen vindt plaats op de wegvakken, uitwisselen gebeurt op de kruispunten.

Vaak worden op parallelle wegen ook zijstraten aangesloten. De parallelle weg bundelt dan het verkeer uit aanpalende straten. Deze zijstraten kunnen ruime gebieden ontsluiten en ingedeeld worden bij de erftoegangswegen of ontsluitingsstraten. Omdat de parallelle weg hierdoor ook een ontsluitingsfunctie heeft, kan die geheel of gedeeltelijk ingedeeld worden bij lokale wegen II. Als het belang van de ontsluiting te groot wordt, moet de wenselijkheid om de ontsluitingsweg rechtstreeks op de hoofdweg aan te sluiten afgewogen worden.

### 2.2.3.3. Toegang geven tot erven

De erftoegangsfunctie komt in Vlaanderen op veel wegen voor. Ze wordt als hoofdfunctie enkel gebruikt als er sprake is van louter bestemmingsverkeer. De term ‘verblijfsfunctie’ is een betere omschrijving van de hoofdfunctie waar de verblijfsfunctie primeert, zoals in centra en zone 30-gebieden.

De benaming erftoegangsweg sluit perfect aan bij de Duurzaam-Veilig-terminologie.

Op termijn moet de ruimtelijke problematiek van de rechtstreekse erftoegangen nader bekeken worden. Vandaag zijn er nog heel wat juridisch bebouwbare percelen langs uitgeruste (lokale) wegen.

Op secundaire wegen I is het gewenst om de erftoegangen buiten de bebouwde kommen af te bouwen en geen nieuwe rechtstreekse aansluitingen meer toe te staan.

De landelijke wegen zijn erftoegangswegen die vaak gepaard gaat met een specifieke functie voor recreatief fietsverkeer. Ventwegen (parallelle wegen in bebouwd gebied) zijn per definitie erftoegangswegen maar kunnen ook verzamelen naar een hogere weg.

## 3. Aanbevelingen voor de selectie van lokale wegen

### 3.1. Methodiek

Deze aanbevelingen vormen een mogelijke handleiding voor de selectie van lokale wegen.

Wij beperken ons hier tot het aangeven van een aantal indicatieve selectiecriteria. De uiteindelijke selectie moet gericht worden op het wensbeeld inzake de lokale mobiliteit.

De selectie moet rekening houden met:

- doelstellingen van beleidsplannen op alle niveaus;
- de selectie van de wegen in het RSV, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- de selectie van het vervolg van de weg in beleidsplannen van het aanpalend gebied (gemeente, provincie, gewest, land);
- analyse van de bestaande situatie, het actueel gebruik van de weg en de problemen.

#### 3.1.1. Analyse van de bestaande situatie

- De actuele toestand van de wegen:
  - gebruik (gemeten in intensiteiten);
  - vormgeving: feitelijke inrichting (rijwegbreedte en indeling, voorzieningen voor fietsers en voetgangers, type en vorm van kruispunten).
- De ruimtelijke kenmerken van de omgeving:
  - situering van verkeersaantrekkende functies;
  - functies langs de weg;
  - ruimtelijke kwaliteiten en potenties;
  - de hiërarchie van de kernen.

#### 3.1.2. Doelstellingen

Hieronder kunnen de doelstellingen van beleidsplannen op lokaal, provinciaal en gewestelijk niveau begrepen worden.

Vanuit elke doelstelling (bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en milieu) kunnen concepten voor de

categorisering worden uitgewerkt die afgewogen worden en getoetst aan de categorisering op een hoger schaalniveau. Deze werkwijze gaat vooraf aan de – in de tweede fase van het mobiliteitsplan – gebruikelijke methode om per scenario een wegencategorisering te ontwerpen.

In de categorisering van de wegen moet ook rekening gehouden worden met de visies op de overige vervoerswijzen: het fietsnetwerk en openbaarvervoernetwerk, alsook met zwaar vervoer en hulpdiensten. Voor fietsverkeer, openbaar vervoer en ook zwaar vervoer moet een aparte categorisering/netwerk uitgewerkt worden.

### 3.1.3. Het beleidsscenario

Uiteindelijk wordt in het beleidsplan een visie op de toekomst vastgelegd.

Afwegingen, prioriteitsstelling en keuzen leiden tot een categoriseringsplan waarbij ook in de loop van het proces aandacht moet zijn voor communicatie en overleg tussen de verschillende belanghebbenden. Op die manier wordt een draagvlak gecreëerd en het geheel ook inzichtelijker voor de beleidsverantwoordelijken en de technische diensten het plan opvolgen en implementeren.

In het beleidsplan kan de uitvoering in fasen gebeuren. Hierbij worden tussenstappen uitgezet die rekening houden met het draagvlak, de budgettaire mogelijkheden en de bestaande toestand van de wegen, zowel naar gebruik als naar inrichtingskenmerken.

## 3.2. Selectiecriteria per type

Onderstaande selectiecriteria zijn toe te passen bij afweging van verschillende wegen. Ze zijn in hoofdzaak ontwikkeld voor gemeenten in het buitengebied en minder nauwkeurig voor stedelijke gebieden.

### 3.2.1. Lokale weg I (Lokale verbindingsweg)

Selectiecriteria:

- De weg heeft als belangrijkste hoofdfunctie het verbinden van welbepaalde gebieden.
- De relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de verbindingfunctie in vergelijking met andere lokale wegen. Er is geen parallelle verbindingsweg van hogere categorie aanwezig.
- De weg is reeds in belangrijke mate aan deze functie aangepast of kan hieraan aangepast worden.
- De weg kan een aanvullende ontsluitingsfunctie vervullen op bovenlokaal niveau als er geen alternatief in de vorm van een secundaire of primaire weg aanwezig is. De bewegwijzering ondersteunt dit gebruik echter niet en geeft slechts een verwijzing van kern tot kern.
- De weg is overwegend gelegen in het buitengebied. De verblijfsfunctie is grotendeels afwezig of sporadisch aanwezig in de vorm van landelijk wonen of neemt toe in de overgangsgebieden naar de centra. Laag aandeel van erfdoegangen (woningen, bedrijven, diensten,...) en zijstraten.
- De weg is gelegen in stedelijk gebied: hier vervult de weg de hoogste stedelijke verkeersfunctie, ze verzorgt de ontsluiting van het stedelijk gebied en de verbinding met het hogere wegennet en de omliggende kernen, buurten en zones. Tot deze groep behoren de belangrijkste invalswegen en stedelijke verbindingswegen, lokale ringwegen e.d.m. die niet geselecteerd werden als secundaire weg, mogelijk omdat ze zich net in het stedelijk gebied bevinden.
- In kernen (doortochten) wordt een inrichting gehanteerd die de verblijfsfunctie maximale ontwikkelingskansen geeft en die een weerstand (filter) vormt tegen ongewenst gebruik van de weg door doorgaand verkeer. De lokale weg I kan in een kern of aan een schoolomgeving deel uitmaken van een zone 30 (leefbaarheid primeert).
- Gebruik van de weg voor doorgaand zwaar vervoer is ongewenst.

*Voorbeeld:* een wegvak tussen een deukern en een centrum van 5 km lang met weinig dwarsstraten, nauwelijks lintbebouwing en waarvan het gebruik zich kenmerkt door verplaatsingen van de ene kern naar de ander, kan als verbindingsweg worden ingedeeld.

### 3.2.2. Lokale weg II (Lokale gebiedsontsluitingsweg)

#### 3.2.2.1. Algemene selectiecriteria

- De weg heeft als enige hoofdfunctie het ontsluiten van een welbepaald gebied.
- De relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de ontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen.

- Voor de verbindingsfunctie is een route via wegen van hogere orde meer geschikt of kan de ontsluitingsweg deze functie combineren omwille van de geringe hoeveelheid verkeer.
- Gebruik van de weg door doorgaand verkeer (waaronder doorgaand zwaar vervoer) is ongewenst.
- De weg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal, stedelijk en lokaal ontsluitend busverkeer.
- Als de weg in bebouwd gebied ligt, is de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig. Middelgroot aandeel erfdoegangen en zijstraten.
- Verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: gemeentelijke ontsluiting, dorpsontsluiting, centrumontsluiting, wijkontsluiting, campusontsluiting, ontsluiting diensten- of industriezone.
- Deze wegen kunnen een aparte beeldvorming krijgen afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten. Ontsluitingswegen kunnen liggen in een verblijfsgebied of zone 30. Ze passen zich aan aan de eisen van de omgeving.

### 3.2.2.2. Specifieke selectiecriteria per subtype

- *Ontsluiting van het stedelijk gebied:* ontsluiting van het stedelijk gebied (stadscentrum) naar de wegen van hogere categorie en naar de stadsrand. De weg kan een belangrijke functie vervullen in het ontsluitend openbaar vervoer (OV-corridor, stadsgewest-ontsluitende OV-assen, stadsnetwerk, lokaal netwerk). Op routes naar openbaarvervoerknooppunten kan de weg belangrijk zijn voor de doorstroming van bovenlokale verbindende openbaar vervoerlijnen met hoge frequentie.  
Selectiecriteria:
  - de relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de stadsontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen;
  - de weg is een stedelijke invalsweg en vervult aldus een verbindings- en ontsluitingsfunctie voor het stedelijk gebied naar de stadsrand;
  - de weg maakt deel uit van de *mental map* van de stad (het beeld dat de bewoners en gebruikers van de stadsstructuur onthouden);
  - de weg is een historische stedelijke radiale ontsluiting van de stad;
  - de weg is hoofdzakelijk gelegen in het stedelijk gebied. De weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig.
  - de gebiedsontsluitingsweg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal en stedelijk ontsluitend bus- en tramverkeer;
  - gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst;
  - verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: vesten, leien, boulevard;
  - de aparte beeldvorming afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten is zeer belangrijk voor de stadsontsluitingswegen.
- *Deelkern:*
  - ontsluiting van een deelkern naar het stedelijk gebied of de hoofdkern waarop deze het meest gericht is alsook ontsluiting naar wegen van een hogere orde.
- *Wijk:*
  - ontsluiting van de woonstraten in een woonwijk naar het centrum en wegennet van hogere orde.
- *Functionele zone:*
  - ontsluiting van de vestingen in deze zone naar het omliggend wegennet.

### 3.2.3. Lokale weg III (Erfdoegangsweg)

Selectiecriteria:

- De weg heeft als enige hoofdfunctie het toegang geven tot aanpalende percelen.
- De weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale netwerk. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer.
- Hoogste aandeel erfdoegangen.

#### **De straat ligt in een verblijfsgebied.**

- Soorten: woonstraat, winkelstraat, zone 30, woonerf.
- De straten met een verblijfsfunctie kunnen een aaneengesloten (zone 30) verblijfsgebied vormen.

#### **De weg is gelegen in het buitengebied.**

- Soort: landelijke weg.
- De weg is voorbehouden voor fietsers, landbouwverkeer en aangelanden.

Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer worden geweerd, uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen.

**De weg is een parallelweg.**

- Soort: parallelweg naast een verbindingsweg, al dan niet met woonfunctie, winkelfunctie, landelijke weg.
- De weg neemt de erftoegangsfunctie over van de (hoofd)rijbaan. Er is geen continue relatie tussen (hoofd)rijbaan en parallelle weg. De uitwisselingen worden geconcentreerd aan in- of uitritten.
  - Opgelet met mengvormen: Vaak worden op parallelle wegen ook zijstraten aangesloten. De parallelle weg bundelt dan het verkeer uit aanpalende straten. Deze zijstraten kunnen ruime gebieden ontsluiten en ingedeeld worden bij de erftoegangswegen of ontsluitingsstraten. Omdat de parallelle weg hierdoor ook een ontsluitingsfunctie heeft, kan deze geheel of gedeeltelijk ingedeeld worden bij lokale wegen II. Als het belang van de ontsluiting te groot wordt, moet de wenselijkheid om de ontsluitingsweg rechtstreeks op de hoofdweg aan te sluiten afgewogen worden.

## 4. Aanbevelingen voor inrichting van lokale wegen

### 4.1. Algemene doelstellingen en aandachtspunten

De inrichting van de weg heeft tot doel:

- de categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar te maken;
- de integratie van de weg in de omgeving te verbeteren;
- ongewenst gebruik en gedrag tegengaan;
- inherent duurzaam veilig zijn; m.a.w. ongevallen voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval beperken en dat voor alle weggebruikers;

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen 4 invalshoeken:

- **categorisering** (3 types) met als aandachtspunt de typologische beeldvorming (leesbaarheid);
- **compartimentering** binnen elk type vanuit de doelstelling **verkeersleefbaarheid** met aandacht voor ruimtelijke inpassing (afbakening van buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied en poorten);
- **functionele eisen** met als criterium gewenst maatgevend gebruik. Op lokale wegen zijn in principe alle verkeersdeelnemers toegelaten. Bijzondere eisen kunnen gesteld worden voor fietsverkeer, openbaar vervoer, zwaar vervoer en hulpdiensten;
- **duurzaam veilig** met als criterium ongevallenreductie.

#### 4.1.1. Invalshoek 1: Leesbaarheid: Visuele herkenbaarheid van de wegtypes

De weginrichting en de ondersteunende maatregelen (zoals bewegwijzering en snelheidslimieten) moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe die de omgeving ervaart. Dit beeld beïnvloedt het verkeersgedrag.

Het ontwerp van de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie. De weggebruiker bouwt door ervaring een verwachtingspatroon op met een type weg. Dit verwachtingspatroon wordt beïnvloed door:

- de gebruiksmogelijkheid (reistijd en weerstanden), mede bepaald door wettelijke randvoorwaarden (snelheidslimieten, voorrangswegprofiel, tonnage ...);
- de wegkenmerken en ruimtelijke inrichting, aanwezigheid van snelheidsremmers;
- confrontatie (ontmoetingen) met andere weggebruikers, bijna-ongevallen, enz.

We lichten een aantal elementen nader toe:

#### **Bewegwijzering**

De bewegwijzering is ondersteunende informatie bij de leesbaarheid. Gewenst gebruik wordt gestuurd. Bewegwijzering moet de weggebruiker de juiste route aangeven over wegen van de geschikte categorieën.

#### **Verkeerssignalisatie**

De overige verkeerssignalisatie moet met gebruik van zoneborden aangeven welke zone de weggebruiker binnenrijdt (bebouwde kom, zone 30, parkeervrije zone, zone met tonnagebeperking ...).

Het verkeersgedrag wordt beïnvloed door de voorrangregeling op kruispunten (voorrangsweg B9, voorrang B15 of voorrang van rechts).

#### **Snelheidslimieten**

Uit de gewenste functie moet afgeleid worden welke snelheidslimiet van toepassing is.

Aandachtspunt vormt hier het lager inschalen van deze lokale wegen ten opzichte van de secundaire wegen. Het verlagen

van de snelheidslimieten ter ontmoediging van bovenlokaal gebruik is daar een onderdeel van, maar is ook een middel in de strijd tegen de hoge graad van verkeersonveiligheid in ons land.

Draagvlak en afdwingbaarheid van deze lagere snelheidslimieten vergen een landelijk ondersteunde campagne en zonodig een aangepast wettelijk kader. Een vervolgingsbeleid dat hogere sancties en een grotere pakkans vooropstelt, zal onontbeerlijk zijn. Een lokaal handhavingsbeleid kan worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan.

### **Weginrichting**

Volgende elementen spelen een rol in het wegbeeld en de gebruiksmogelijkheden.

In het dwarsprofiel:

- een- of tweerichtingsverkeer;
- aantal rijstroken;
- voorzieningen voor openbaar vervoer;
- middenberm;
- aslijn en randmarkeringen;
- rijwegbreedte;
- fietsers gemengd of gescheiden;
- soort fietsvoorzieningen;
- oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers;
- parkeervoorzieningen;
- snelheidsremmers;
- wegbedekking;
- verlichting;
- groen;
- straatmeubilair.

In het lengteprofiel:

- hellingen;
- ontwerpsnelheid per gebied;
- middenberm;
- bochten;
- groenstructuur;
- verlichting;
- aslijn en randmarkeringen.

### **Verkeerscirculatiemaatregelen**

Om ongewenst gebruik tegen te gaan kan het aangewezen zijn circulatiemaatregelen te nemen.

Mogelijkheden:

- verbindingen doorknippen (straten afsluiten);
- selectief afsluiten met uitzonderingen voor openbaar vervoer of lokaal verkeer;
- eenrichtingsverkeer instellen;
- reiwegen voor fietsers korter maken dan voor auto's;
- tonnagebeperving (geen doorgaand zwaar vervoer).

## **4.1.2. Invalshoek 2: Verkeersleefbaarheid en milieu: inpassing in de omgeving door compartimentering**

De inrichting van de wegen vertrekt niet vanuit een type profiel dat over de hele lengte van de weg wordt doorgetrokken. Bij het ontwerp zal veeleer rekening gehouden worden met een ruimtelijke indeling in gebieden, de compartimentering (= wegvakken in onderscheiden gebieden). De compartimentering is een principe ontleend aan de doortochtenfilosofie en gebeurt op basis van een ruimtelijke en functionele analyse.

Door compartimentering is snelheidsdifferentiatie en ruimtelijke differentiatie mogelijk. Vooral binnen de bebouwde kom, de verblijfsgebieden en de zone 30-gebieden zal de snelheidslimiet lager liggen. Het rijgedrag zal echter ook door de inrichting van de weg gestuurd worden. Het statuut zone 30 is op delen van alle categorieën van lokale wegen mogelijk en is dus niet enkel voorbehouden voor erftoegangswegen.

De compartimentering is ingegeven vanuit de doelstellingen verkeersleefbaarheid en milieu. De omgeving stelt randvoorwaarden aan de inrichting. Met omgeving wordt bedoeld: de planologische voorzieningen direct langs de weg (soort en dichtheid van functies en kenmerken en kwaliteiten van het landschap).

Men zou onderscheid kunnen maken tussen 'zachte' en 'harde' omgevingskenmerken/activiteiten. Maar evengoed in de mate waarin de inrichting van de weg zich harder of zachter opstelt ten opzichte van de omgeving. Een harde opstelling is een kenmerk van verbindingswegen op internationaal en Vlaams niveau zoals hoofdwegen en primaire wegen waarbij de

verkeersfunctie zo volledig mogelijk gescheiden wordt van de omgeving en rechtstreekse uitwisseling onmogelijk wordt gemaakt.

Van een lokale weg mag een zachtere opstelling verwacht worden waarbij net zoals voor de secundaire wegen de verbindende functie ondergeschikt is aan de ontsluitende functie en de verblijfsfunctie.

In de indeling in gebieden kunnen mogelijk volgende gebieden worden onderscheiden:

- buitengebied: geen randbebouwing, hogere snelheidslimieten;
- poort: plek en ingreep die de overgang naar verblijfsgebied, centrumgebied of bebouwde kom en/of een snelheidsovergang aangeeft;
- overgangsgebied (toename van woon- en andere functies);
- centrumgebied.

Een aantal van deze gebieden kunnen overlappen met afgebakende gebieden met juridische betekenis:

- bebouwde kom (juridische afbakening);
- zone 30 (juridische afbakening, meestal geïntegreerd in de overige gebieden);
- woonerf (voorbehouden voor erftoegangswegen).

In elk van deze gebieden is een aangepaste inrichting en snelheidslimiet mogelijk binnen dezelfde wegcategorie.

Een gebied dat in de praktijk gehanteerd wordt maar waarvoor geen eenduidige definitie bestaat en evenmin een juridisch kader, is dit van het verblijfsgebied.

- verblijfsgebied: gebied waarbinnen mensen verblijven, d.w.z. wonen, recreëren of andere activiteiten vervullen.

Vooral in het buitengebied spelen ook de milieudoelstellingen wanneer er sprake is van versnippering van open-ruimte-gebieden (landschap, natuur- en bosgebieden) door verkeersinfrastructuur. Hierbij wordt met een open-ruimte-gebied bedoeld: ‘een ruimtelijk aangesloten geheel van gewestplanzones die als hoofdbestemming natuur-, bos- en landbouwgebied hebben en die niet doorsneden worden door spoorwegen, waterwegen of wegen, uitgezonderd lokale wegen waarvan de hoofdfunctie beperkt is tot het toegang geven tot aanpalende percelen.’

Door ingrepen in de weg kan de samenhang van het open-ruimte-gebied en hun fauna en flora hersteld worden (bijv. door ecotunnels, beplanting, reliëfwijziging).

### 4.1.3. Invalshoek 3: Berijdbaarheid – toegankelijkheid: functionele eisen

De inrichting van een weg moet afgestemd worden op het functionele gebruik als verkeersdrager.

Dit betekent dat dwarsprofiel en lengteprofiel afgestemd wordt op de ontwerpnelheid en de voertuigen die van de weg gebruik maken. Maatvoering, bochtstralen, uitzichtlengten e.d. worden hieraan aangepast.

Bij het ontwerp van het dwarsprofiel moet worden uitgegaan van het gewenste maatgevend gebruik. Onder maatgevend gebruik verstaan we de toelaatbare simultane ontmoeting of kruising van verschillende voertuigen in het dwarsprofiel.

Bijv.: een personenwagen mag een vrachtwagen kruisen maar niet tegelijk nog een fietser inhalen.

Bijv.: twee vrachtwagens moeten mekaar stapvoets kunnen passeren.

Voor de maatvoering verwijzen wij naar het [Vademecum stedelijke voorzieningen](#) en het [Vademecum fietsvoorzieningen](#).

Het openbaar vervoer stelt specifieke eisen aan de rijbaanbreedte, draaicirkels, hellingen en specifieke maatregelen zoals verkeersplateaus en rotondes. Om de reistijd op peil te houden zijn verkeersplateaus hinderlijke inrichtingen voor het openbaar vervoer maar voor de snelheidsbeheersing van autoverkeer zijn het vaak de enige mogelijkheden.

In de functionele eisen moet ook rekening gehouden worden met de eisen van de overige vervoerswijzen: fietsen en openbaar vervoer alsook zwaar vervoer en hulpdiensten. Voor fietsen en openbaar vervoer moet een aparte categorisering/netwerk worden uitgewerkt. Voor fietsers kan gesteund worden op het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) en voor openbaar vervoer op netmanagement en de concrete bus- en tramtrajecten.

### 4.1.4. Invalshoek 4: Veiligheid: duurzaam veilige inrichting

De verkeersveiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van wegen. Herinrichting speelt een belangrijke rol bij het op lokaal niveau realiseren van landelijke taakstellingen m.b.t. verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid vormt ook een belangrijk actieprogramma in lokale beleidsplannen. Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen moeten echter geïntegreerd worden in de categorisering der wegen, de realisatie van fietsnetwerken en verblijfsgebieden.

In de eerste plaats moet het gebruik van veilige verkeerswijzen en veilige routes gestimuleerd worden. Duurzaam veilige maatregelen omvatten daarom naast infrastructurele ingrepen ook een pakket ondersteunende maatregelen, gaande van informatie en vervoersmanagement tot handhaving.

De wegen moeten duurzaam veilig worden ingericht. Dit impliceert een preventieve aanpak waarbij de inrichting het gewenste rijgedrag voorspelbaar maakt, de rijtaak vereenvoudigt, conflicten presenteert of oplost, beoordelingsfouten voorkomt en desnoods vergeeft. Bij ongeval moet de ernst zo sterk mogelijk beperkt worden door het vermijden van gevaarlijke obstakels in de omgeving.

Volgende elementen van inrichting spelen een rol inzake verkeersveiligheid.

Algemeen:

- correcte afstemming van de ontwerp-elementen op de gewenste snelheid;
- afstemming van menging of scheiding van fietsers op snelheid en intensiteit van autoverkeer.

In verkeersgebieden:

- scheiding in tijd (verkeerslichten) en ruimte (eigen banen) van de verkeersdeelnemers;
- eenduidige vormgeving van kruispunten en wegvakken;
- geen dubbelzinnige of onoverzichtelijke situaties;
- obstakels naast de rijbaan afschermen;
- vermijden van haakse ontmoetingen bij te hoge snelheden;
- scheiden van rijrichtingen bij hoge snelheden;
- scheiding van stroom- en verblijfsfunctie.

In verblijfsgebieden:

- conflictpresentatie;
- lage snelheden;
- gemengd verkeer;
- menging van verblijfs- en verkeersfunctie;
- voorrang voor zachte weggebruikers.

De inrichtingseisen vanuit veiligheidsoogpunt moeten gebaseerd zijn op onderzoek naar de relatie tussen weginrichting, conflicten en ongevallen.

Het is noodzakelijk dat de wegprofielen voor de drie types lokale wegen uiteindelijk duurzaam veilig zijn voor alle verkeersdeelnemers.

## 4.2. Snelheidslimieten

De regimes zijn per type weg afhankelijk van de ruimtelijke en functionele kenmerken. De afbakening van de bebouwde kom, de indeling in gebieden en de feitelijke inrichting van de weg zijn mede bepalend voor de instelling van de snelheidslimiet.

**Tabel 3: Optimale snelheidslimieten per type lokale weg.**

	20 km/uur	30 km/uur	50 km/uur	70 km/uur
Lokale weg I (lokale verbindingsweg)	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>In een centrum</li> <li>In schoolomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BIBEKO</li> <li>In verblijfsgebied: wenselijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BUBEKO</li> </ul>
Lokale weg II (lokale gebiedsontsluitingsweg)	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>In een centrum</li> <li>In schoolomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BIBEKO</li> <li>In verblijfsgebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BUBEKO</li> </ul>
Lokale weg III (erftoegangsweg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>erf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In verblijfsgebied</li> <li>In zone 30</li> <li>In schoolomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In verblijfsgebied</li> <li>BUBEKO: wenselijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BUBEKO</li> </ul>

BUBEKO: buiten de bebouwde kom.

BIBEKO: binnen de bebouwde kom.

Verblijfsgebied: gebied waarbinnen mensen verblijven, d.w.z. wonen, recreëren, activiteiten uitoefenen

- binnen de afgebakende bebouwde kom;

- in het overgangsgebied met aanpalende verblijfsfuncties maar dat gelegen is buiten de bebouwde kom.

90 km/uur: hoge snelheden van 90 km/uur zouden niet meer mogen voorkomen op lokale wegen.

Een algemene snelheidsverlaging zorgt ervoor dat ongewenst doorgaand verkeer ontmoedigd wordt om lokale wegen te gebruiken.

70 km/uur: geldt doorgaans enkel buiten de bebouwde kom, uitgezonderd op stadsontsluitingswegen.

50 km/uur: is de actuele snelheidslimiet binnen de bebouwde kom en kan ook toegepast worden in overgangsgebieden en op wegen die niet aangepast zijn om er op een veilige wijze tegen hogere snelheden te rijden (meestal landelijke wegen).

30 km/uur: is de snelheidslimiet binnen zone 30-gebieden, ook voor gebiedsontsluitingswegen in de zone 30 gelegen. Hier wordt zone 30 ruim geïnterpreteerd.

## 4.3. Inrichtingsvoorstellen voor wegvakken

Omdat het niet mogelijk is standaardrichtlijnen op te stellen voor deze 3 types van wegen die aan alle omstandigheden aan te passen zijn, worden hier enkel algemene richtlijnen aangegeven.

BUBEKO: buiten de bebouwde kom.

BIBEKO: binnen de afgebakende bebouwde kom

Tussen BIBEKO en BUBEKO is er een overgang nodig in de weginrichting. In deze overgangsgebieden meestal gelegen buiten de agglomeratie zullen de inrichtingskenmerken soms gelijkaardig kunnen zijn aan deze beschreven onder BIBEKO.

### 4.3.1. Lokale weg I: Lokale verbindingsweg

#### Algemeen

Er moet een duidelijk onderscheid zijn tussen de secundaire wegen I en de lokale wegen I (beide met een belangrijke verbindingfunctie maar op een verschillend schaalniveau).

#### Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - BUBEKO: 70 km/uur buitengebied, geen verblijfsfuncties langs de weg;
  - BUBEKO: 70 km/uur overgangsgebied, (landelijke) woonfunctie;

- BIBEKO: 50 km/uur woongebied en eventueel centrumgebied;
- BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik: bus-bus;
  - BUBEKO: rijstroken 3 m goten niet inbegrepen;
  - BIBEKO: rijbaan 6 m goten inbegrepen.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
  - rotondes op kruispunten (maatgevend voertuig: lijnbus);
  - poorteffecten met middengeleiders;
  - middengeleiders op kruispunten;
  - middengeleiders aan oversteekpunten van fietsroutes;
  - verkeersplateaus.
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijbaan.
- Bouwrijke stroken:
  - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
  - BIBEKO: geen.
- Verlichting:
  - BUBEKO: geen, enkel verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
  - BIBEKO: wel.

#### **Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer**

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het openbaarvervoernetwerk.
- Regionaal verbindende lijnen, hoge frequentie en rijnsnelheid, doorstromingsmaatregelen bij congestie.
- BUBEKO en 70 km/uur: bushavens, halte-informatie en wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen; BIBEKO: halteren op de rijbaan, halte-informatie, wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen.
- Vrije baan indien nodig voor de doorstroming (meestal in stedelijk gebied).
- Verkeersplateaus volgens de wegcode, BUBEKO voorkeur voor andere snelheidsremmers met meer comfort voor de inzittenden en het materieel.
- Obstakelvrije doorgang afgestemd op de kruisingen met de bus, rekening houdend met de spiegels.

#### **Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer (Zie ook [Vademecum Fietsvoorzieningen](#)).**

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
- BUBEKO: gescheiden fietspaden;
- BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.



**Foto 1: Voorbeeld lokale weg I: Lokale verbindingsweg in het buitengebied. Dit type toont zich het meest optimaal in het buitengebied. Rijbaan 6 m. Gescheiden fietspaden. Laanbeplanting (hier een oude dreef). Bij vernieuwing van deze wegen worden in overgangsgebieden de nieuwe bomen meer tegen het fietspad geplaatst om het uitzicht te verbeteren vanaf de uitritten van percelen.**

## 4.3.2. Lokale weg II: Lokale gebiedsontsluitingsweg

### 4.3.2.1. Alle subtypes

#### Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling:
  - B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie;
  - voorrang van rechts.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - BUBEKO: 70 km/uur landelijk gebied;
  - BUBEKO: 70 km/uur met (landelijke) woonfunctie;
  - BIBEKO: 50 km/uur;
  - BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: in functie van het maatgevend gebruik.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
  - verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen, oversteekpunten e.d. bij snelheden van 50 km/uur en lager;
  - rotondes, overrijdbare minirotondes;
  - sluisen, behalve op bustrajecten.
- Voetgangervoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen.
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan.
- Bouwvrije stroken:
  - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
  - BIBEKO: geen.
- Verlichting:
  - BUBEKO: 1-1.5 cd/m<sup>2</sup> met afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
  - BIBEKO: aan de omgeving aangepaste lichtpunthoogte, 1 cd/m<sup>2</sup>.

#### Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het netwerk openbaarvervoer.
- Ontsluitende regionale en stadsgewestelijke lijnen, stadsbussen, tram.
- Bushalte op de rijbaan.
- Vrije baan indien nodig voor de doorstroming (meestal in stedelijk gebied).

#### Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer (zie [Vademecum Fietsvoorzieningen](#))

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
- BUBEKO: gescheiden fietspaden afhankelijk van de snelheidslimiet en soort verkeer.
- BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.



**Foto 2: Voorbeeld lokale weg II (gebiedsontsluitingsweg): een wijk/deelkern-ontsluitingsweg in landelijk gebied. Rijbaan 5 m. Laanbeplanting (hier volwassen). Gemengd verkeer bij lage intensiteit.**



**Foto 3: Voorbeeld lokale weg II (gebiedsontsluitingsweg): buurtontsluitingsweg in een wijk. Rijbaan 5 m. Gemengd verkeer met fietssuggestiestroken. Verhoogde kruispunten. Ook busroute.**

#### **4.3.2.2. Bijzonder type: stadsontsluitingsweg**

##### **Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer**

- Voorrangsregeling: B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - BUBEKO: 70 km/uur;
  - BIBEKO: 70 km/uur met verblijfsfuncties (uitzonderlijk);
  - BIBEKO: 50 km/uur met verblijfsfuncties.
- Aantal rijstroken:
  - voorkeur 2x1, meerdere rijstroken per rijrichting en ventwegen mogelijk;
  - doelgroepstroken voor bus en tram mogelijk.
- Rijwegbreedte:
  - rijstrookbreedte 300-325 cm afhankelijk snelheidslimiet, goten niet inbegrepen.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
  - middegeleiders;
  - rotondes met centrale bus of trambaan, overrijdbare mini-rotondes;
  - verkeersplateaus enkel buiten het traject van tram of bus.
- Voetgangervoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen.
- Parkeervoorzieningen: Bij voorkeur buiten de rijbaan.
- Bouwvrije stroken:
  - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
  - BIBEKO: geen.
- Verlichting:
  - BUBEKO: 1.5 cd/m<sup>2</sup> met afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
  - BIBEKO: 1.5- 1 cd/m<sup>2</sup>, aan de omgeving aangepaste lichtpunthoogte, kruispunten tot 2 cd/m<sup>2</sup>.

### **Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer**

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het openbaarvervoernetwerk.
- Doorstroming openbaar vervoer primeert.
- Ontsluitende regionale en stadsgewestelijke lijnen, stadsbussen.
- Aparte baan voor tram en/of bus.
- Bushalte op de rijbaan voor korte opstaptijden en havens voor drukbezochte haltes en aan knooppunten.

### **Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer**

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
- BUBEKO: gescheiden fietspaden.
- BIBEKO: aanliggende verhoogde fietspaden.



*Foto 4: Voorbeeld lokale weg II (gebiedsonsluitingsweg):  
stadsontsluitingsweg: Koning Albert II-laan (Brussel)*



*Foto 5: Voorbeeld lokale weg II (gebiedsonsluitingsweg):  
stadsontsluitingsweg: Leopold II-laan (Brussel)*

### 4.3.3. Lokale weg III. Erftoegangsweg gelegen in een verblijfsgebied: woonstraat, winkelstraat

#### Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied: BIBEKO: 50 km/uur, 30 km/uur, 20 km/uur.
- Aantal rijstroken: 1 tot 2.
- Rijwegbreedte: rijstroken 2,75 – 4 m voor eenrichtingsverkeer en 4-5 m tweerichtingsverkeer, uitzondering openbaar vervoer.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden verhoogd of gelijkgronds.
- Parkeervoorzieningen: Op de rijbaan, op afgebakende vakken, buiten de rijbaan.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: diverse, zie [Richtlijnen voor inrichting van zone 30-gebieden](#).
- Bouwvrije stroken:
  - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
  - BIBEKO: geen.
- Verlichting: functioneel decoratief, laag 4-6 m, wit licht, 0.5 cd/m<sup>2</sup>.

#### Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het netwerk openbaarvervoer.
- Snelheid gelijk aan snelheid autoverkeer.
- Halteplaats op de rijbaan.
- Aangepaste snelheidsremmers.

#### Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer

- Gemengd.



**Foto 6: Voorbeeld lokale weg III (erftoegangsweg) in verblijfsgebied: woonstraat. Rijbaan 3 m met uitwijkstroken. Laanbeplanting (hier volwassen) en bodembedekkers. Maatregelen tegen ongewenst gebruik als sluipweg: hier afsluiting aan één straateinde (pijpekop).**



**Foto 7: Voorbeeld lokale weg III (erftoegangsweg) in verblijfsgebied: winkelstraat. Gelijkgrondse aanleg en bestratingspatroon geven de eenheid van gevel tot gevel aan. Parkeerstroken harmonieus geïntegreerd in de bestrating. De winkelstraat heeft hier het statuut zone 30.**

#### 4.3.4. Lokale weg III: Erftoegangsweg gelegen in het buitengebied: landelijke weg

##### Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - 70 km/uur: grote uitzichtlengte, aangepaste ontwerpsnelheid (bochtstralen en hellingen);
  - 50 km/uur: bochtig en smal tracé en rijbanen van 3 m breed;
  - 30 km/uur: woonstraat BUBEKO.
- Uitvoering in de vorm van een ventweg parallel met en gescheiden van de (hoofd)rijbaan (die tot een andere categorie behoort) is mogelijk.
- Aantal rijstroken: 1-2.
- Rijwegbreedte: 3 m met passeerhavens, of 4 m zonder passeerhavens, geen goten, wel grachten. Uitzonderd op route lijnbus.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: afsluiting van straten ter wering van sluipverkeer (zandbakken, slagbomen, tractorsluizen ...), fietssuggestiestroken, weglaten van rand- en asmarkering, rammelstroken, sluisen.
- Parkeervoorzieningen: geen.
- Bouwvrije stroken: 5 m vanaf rooilijn.
- Verlichting: geen, enkel op kruispunten en oversteekpunten fietsnetwerk.

##### Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Halteplaats openbaar vervoer: op de rijbaan.

##### Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer

- Gemengd, eventueel fietssuggestiestroken.
- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.



*Foto 8: Voorbeeld lokale weg III (erftoegangsweg) in buitengebied: landelijke weg. Rijbaan 3-4 m met grasberm. Kleine landschapselementen als natuurlijke groenstructuur.*

#### 4.3.5. Ventwegen

##### Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - BIBEKO: 50 km/uur, 30 km/uur, 20 km/uur;
  - BUBEKO: 50 km/uur, 30 km/uur.
 De snelheid op de ventweg kan afwijken van die van de hoofdbaan.
- Uitvoering in de vorm van een ventweg parallel met en gescheiden van de (hoofd)rijbaan (die tot een andere categorie behoort).
- Aantal rijstroken: 1 tot 2.
- Rijwegbreedte: rijstroken 2.75 - 4 m voor eenrichtingsverkeer en 4-5 m tweerichtingsverkeer, behalve indien openbaar vervoer in beide richtingen.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden verhoogd of gelijkgronds.
- Parkeervoorzieningen: Op de rijbaan, op afgebakende vakken, buiten de rijbaan.

- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: diverse, Zie Richtlijnen voor inrichting van zone 30-gebieden.
- Bouwvrije stroken: BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn, BIBEKO: geen.
- Verlichting: Functioneel decoratief, laag 4-6 m, wit licht, 0.5 cd/m<sup>2</sup>.

#### **Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer**

- Gemengd.
- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk kan de fietsvoorziening ook deel uitmaken van de parallelle hoofdbaan en gescheiden van de ventweg.

#### **Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer**

- Het openbaar vervoer maakt in regel geen gebruik van de ventweg.
- Lokaal ontsluitend openbaar vervoer kan echter wel gebruik maken van de ventweg. In dit geval gelden de inrichtingseisen zoals beschreven voor erftoegangswegen in verblijfsgebieden.



**Foto 9: Voorbeeld lokale weg III (erftoegangsweg): ventweg. Rijbaan met parkeervakken. Eenrichtingsverkeer. Gemengd verkeer. Fietsers rijden in beide richtingen. Hier aanpalende erf functies wonen, diensten en winkels. Hier nog geen afwijkend snelheidsregime. De kruispunten met de hoofdbaan en aansluitingen van de ventwegen zijn uitgevoerd als verhoogde kruispunten. De hoofdbaan (doortocht) kent een scheiding van rijrichtingen door een groene middenberm en een afgescheiden fietspad.**

### 4.3.6. Praktische wegbreedtes voor gemengd verkeer in functie van maatgevend gebruik

**Tabel 4: Praktische wegbreedtes voor gemengd verkeer in functie van maatgevend gebruik**

PROFIEL	LAGE SNELHEID LAGE INTENSITEIT	30 KM/UUR	HOGERE SNELHEID HOGERE INTENSITEIT	50 KM/UUR	70 KM/UUR
MAATGEVEN D GEBRUIK	TOEPASSINGSGEBIED		TOEPASSINGSGEBIED		
Vrachtwagen (tractor)	Straten met verblijfsfunctie	300	Landelijke wegen	300	350
fiets-auto	Straten met verblijfsfunctie landelijke wegen	400	Straten met verblijfsfunctie Landelijke wegen	450 400	nvt 450
auto-auto	Straten met verblijfsfunctie	400	Straten met verblijfsfunctie	450	nvt
fiets-vw	Straten met verblijfsfunctie	450	Straten met verblijfsfunctie Landelijke wegen	450 500	nvt 550
auto-vw	Alle types	500	Verbindingswegen Gebiedsontsluitingswegen	525 500	525 500
fiets-auto-fiets	Hoofdstraten Straten met verblijfsfunctie	500	Hoofdstraten Gebiedsontsluitingswegen	550 550	nvt 550
fiets-auto-auto	Hoofdstraten	550	Gebiedsontsluitingswegen	600	650
fiets-vw-fiets	Hoofdstraten Straten met groot aandeel vrachtwagens of openbaar vervoer	600	Gebiedsontsluitingswegen	650	nvt
bus-bus	Verbindingswegen Gebiedsontsluitingswegen	600	Verbindingswegen Gebiedsontsluitingswegen	600 550	625 600
	Landelijke wegen Verblijfsstraten		550	Industrieontsluitingswegen of ov-as	600
fiets-a-a-fiets	Doortochten	660	Gebiedsontsluitingswegen	700	nvt

*Afgeronde maten in cm, goten niet inbegrepen*

*(het gebruik van de goten als ruimte om te kruisen kan enkel bij lage snelheid)*

*'nvt' = niet van toepassing (maatgevend gebruik of functie niet gewenst bij deze snelheid)*

### 4.3.7. Inrichtingsvoorstellen voor kruispunten

Tabel 5: Inrichtingsvoorstellen voor kruispunten

	Verbindingsweg	Ontsluitingsweg	straat met verblijfsfunctie	landelijke weg
Secundaire weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeerslichten</li> <li>Rotonde</li> <li>Voorrangsweg B9</li> <li>Middengeleider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rotonde</li> <li>Voorrangsweg B9</li> <li>Middengeleider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrangsweg B9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrangsweg B9</li> </ul>
Lokale verbindingsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtengeregeld</li> <li>Rotonde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Rotonde</li> <li>Middengeleider</li> <li>Afwijkende lichtkleur op kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Uitritconstructie</li> <li>Afwijkende lichtkleur op kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Bakenpaaltje met rode band</li> </ul>
Stadsontsluitingsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtengeregeld</li> <li>Rotonde</li> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Middengeleider</li> <li>Afwijkende lichtkleur op kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Middengeleider</li> <li>Verhoogd kruispunt (50 km/uur)</li> <li>Accentverlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Uitritconstructie</li> <li>Afwijkende lichtkleur</li> </ul>	
Gebiedsontsluitingsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rotonde</li> <li>Middengeleider</li> <li>Afwijkende lichtkleur op kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrang van rechts (50 km/uur)</li> <li>(Mini)rotonde</li> <li>Verhoogd kruispunt (50 km/uur)</li> <li>Accentverlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Voorrang van rechts</li> <li>Uitritconstructie</li> <li>Afwijkende lichtkleur</li> <li>Verhoogd kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorangsregeling B15</li> <li>Bakenpaaltje met rode band</li> </ul>
Erftoegangsweg			<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrang van rechts</li> <li>Verhoogd kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrang van rechts</li> <li>Verhoogd kruispunt</li> </ul>
Landelijke weg				<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorrang van rechts</li> <li>Verhoogd kruispunt</li> </ul>

Bij de aanpak van gevaarlijke punten worden afwijkende kruispunttypes gebruikt vanuit het oogpunt van de verhoging van de verkeersveiligheid. Dat kan perfect. Het gaat dan over bestaande gevaarlijke kruispunten die moeten aangepast worden. Dat betekent niet dat alle overige kruispunten en kruispuntvormen onveilig zijn en ook niet dat ze moeten voldoen aan dezelfde inrichtingsvereisten als bij de aanpak van de gevaarlijke punten.

## 5. Bijkomende afstemming noodzakelijk

### 5.1. Aanpassing verkeerswetgeving ter ondersteuning gewenst

#### Wettelijke randvoorwaarden

Voor de uitvoering van deze categorisering zijn een aantal ondersteunende randvoorwaarden nuttig.

Dit voorstel heeft mogelijk gevolgen op het vlak van de verkeersreglementering.

Een wijziging van de wetgeving zou de uitvoering van deze categorisering (inrichtingsvoorstellen) kunnen vereenvoudigen. Het betreft enerzijds de toepassing van voorangsregelingen en anderzijds het niveau van de maximumsnelheid op tweestrookswegen. Dit voorstel van categorisering vraagt dus:

- een terugkoppeling naar het federale niveau om het aantal verkeersborden te beperken;
- een goede afstemming met de Inspectie van Verkeerswezen.

Het probleem is dat de federale overheid bevoegd voor de verkeersreglementering de categorisering van de wegen in Vlaanderen nog niet heeft erkend en daardoor ook niet kan ondersteunen.

De federale overheid kent een eigen aantal wettelijk bepaalde categorieën van wegen die al dan niet worden ondersteund of bepaald door verkeerssignalisatie en die gevolgen hebben voor snelheid, plaats om te parkeren, voorrangregeling en dergelijke. Zonder volledig te zijn, vermelden we hier o.a. volgende typologieën met aanduiding van de betreffende verkeersborden:

- autosnelwegen F5;
- autowegen F9;
- wegen met twee rijstroken in elke rijrichting en met (max. 120 km/uur) of zonder middenberm (max.90 km/uur);
- wegen verdeeld in rijstroken;
- wegen niet verdeeld in rijstroken, wegen met fietspaden;
- voorrangswegen B9;
- wegen met voorrang op de kruispunten B15;
- wegen in bebouwde kom F1;
- zone 30 F4;
- woonerven F12a;
- onverharde wegen;
- straten waarvan de toegang ontzegd is aan bepaalde bestuurders;
- eenrichtingsstraten;
- fietspaden;
- snelheidslimieten;
- tonnagebeperkingen.

Bij beslissingen op federaal niveau over aanvullende gemeentelijke reglementen, bijv. inzake tonnagebeperking en snelheidslimieten, is de categorisering niet bekend en/of erkend.

Het is noodzakelijk dat de categorisering van de wegen op Vlaams, provinciaal en lokaal niveau ook door de federale overheid wordt erkend.

Als ondersteuning door de federale overheid van de lokale categorisering pleiten we voor een verlaging van de snelheidslimieten zoals voorgesteld alsook voor een verruiming van de voorrang op achtereenvolgende kruispunten volgens het bord B15.

Wat de voorrang betreft worden voorrangswegen volgens verkeersbord B9 in dit voorstel voorbehouden voor secundaire wegen en hoger. De voorrang op achtereenvolgende kruispunten volgens het bord B15 is wel gewenst op bepaalde categorieën van lokale wegen.

Een maximumsnelheid van 70 km/uur buiten de bebouwde kom wordt nu reeds op lokale wegen voorzien in de mobiliteitsplannen. Gezien op gewestwegen een maximum snelheid van 70 km streefdoel is, i.f.v. een aantal criteria, lijkt het evident dat het onderliggende wegennet ook beneden de 70 km/uur blijft. Voor de gemeentewegen stelt dit uitvoeringsproblemen. Ter uitvoering van de voorgestelde categorisering zou een verlaging van de maximum snelheid op tweestrookswegen tot 70 km/uur voor de gemeenten veel verkeersborden besparen.

Indirect hebben deze maatregelen van voorrang en snelheidslimiet ook gevolgen voor de toepassingsmodaliteiten van snelheidsremmers, meer bepaald voor verkeersplateaus. Dat is nu al een probleem bij de inrichting van wegvakken. Het arsenaal aan maatregelen voor snelheidsbeheersing wordt gelimiteerd, maar dat lost niets op want ontwerpers zijn vindingrijk. Er ontstaan op voorrangswegen en 70 km/uur zones opnieuw verhoogde inrichtingen met zachtere hellingen en zonder opritmarkering die in de wetgeving wordt beschreven.

Het weggebonden openbaar vervoer stelt ook haar eisen aan de inrichting van lokale wegen om comfort en reissnelheid op een behoorlijk peil te houden. Hier ontbreekt ook een categorisering van openbaarvervoerlijnen.

## 5.2. Afstemming met categorisering secundaire wegen vereist

### Kadering in de categorisering van secundaire wegen

Zoals reeds hoger aangegeven, moet er een duidelijk onderscheid zijn tussen de secundaire wegen I en de lokale wegen I (beide met een belangrijke verbindingsfunctie maar op een verschillend schaalniveau).

Hierover kan de studie met de nieuwe ontwerprichtlijnen voor secundaire wegen een kader aanreiken.

De categorisering op provinciaal niveau is tussen de provincies onderling op punt gesteld voor wat betreft typologie, selectiecriteria en inrichtingsvoorstellen. Omdat de mobiliteitsproblematiek verschillend is per provincie zijn ook de selecties aangepast aan de situatie.

Voor de secundaire wegen I zou er een onderscheid kunnen gemaakt worden tussen:

- routes die (klein)stedelijke gebieden verbinden met het hoofdwegennet en een aangewezen verbinding vormen op regionaal (=provinciaal) niveau;
- en andere schakels tussen (klein)stedelijke gebieden onderling die veeleer van lokaal belang zijn en waarop filters aangewezen zijn om maasverkleining tegen te gaan.

Voor de verbinding van verderafgelegen (klein)stedelijke gebieden en het hoofdwegennet moeten dan primaire wegen voorhanden zijn die deze verbindingsfunctie beter kunnen vervullen. De schakels tussen regionale bedrijventerreinen en

het hoger wegennet kunnen als secundaire II worden geselecteerd. Het onderling verbinden van (klein)stedelijke gebieden met secundaire wegen I heeft op die relaties altijd een maasverkleinend effect en kan de gewenste functie van primaire wegen op de route beconcurreren. Deze uitgezuiverde interpretatie van secundaire-I-wegen laat dan toe deze secundaire-I-wegen ook voor zwaar vervoer in te schakelen en duidelijker filters te plaatsen op de overige wegen. De onderlinge verbinding van (klein)stedelijke gebieden blijft een onderlinge lokale verbinding of ontsluiting, tenzij er een gewenste bovenlokale relatie over deze route tussen kleinstedelijke gebieden heen loopt. Deze relatie kan dan nog selectief zijn, bijv. enkel voor openbaar vervoer en fietsen. Het is dus niet zo dat de wegen die kleinstedelijke gebieden onderling verbinden per definitie secundaire wegen I zijn, daarvoor is een primaire of hoofdweg aangewezen.

Het regionale belang van bepaalde geselecteerde secundaire wegen II betreffende de verbinding van hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn, kan in vraag gesteld worden. Een dergelijke ontsluiting tussen een deekern (toevallig hoofddorp) en centrum wordt op lokaal niveau als lokale weg beschouwd. Deze verbinding is geen bovenlokale verbinding. De overige inhoudelijke criteria van de secundaire wegen type II betreffen de ontsluiting van regionale bedrijventerreinen en grootschalige toeristische centra naar het hoofdwegennet. Deze zijn uiteraard wel van regionaal niveau.

De secundaire wegen III worden sterk opgehangen aan het belang voor het openbaar vervoer. Deze categorie is ontstaan als negatieve selectie uit de vrees voor ongewenste kortsluitingen in het wegennet, inefficiëntie van filters en bestaat enkel op secundair niveau.

Nadat de definities en selectiecriteria van de secundaire wegen verfijnd zijn, moeten op dat bovenlokale niveau ook nog de inrichtingseisen op punt gezet worden. Dan zal het verschil tussen inrichting van lokale en secundaire wegen duidelijker worden. De hiërarchie in schaalniveau moet door de weggebruiker kunnen afgelezen worden. Er zijn dus nog een aantal onbekenden in het hogere kader waarin de lokale wegen zich moeten inpassen en vorm krijgen. Hierop moet echter niet gewacht worden bij selectie en inrichting van lokale wegen.

### 5.3. Afstemming vereist met categorisering openbaar vervoer, zwaar vervoer en fiets- en voetgangersnetwerk

#### 5.3.1. Openbaar vervoer

Naast de categorisering van wegen voor autoverkeer is er nood aan een aparte laag voor openbaar vervoer (categorisering en inrichtingseisen m.b.t. openbaarvervoernetwerk) omdat het openbaar vervoer specifieke eisen stelt aan de inrichting. Die eisen zijn afhankelijk van de netwerkfunctie van het openbaar vervoer, bijv. lokaal ontsluitend, bovenlokaal ontsluitend en verbindend stelsel. Die openbaarvervoercategorisering is onafhankelijk van het schaalniveau van de categorisering der wegen, maar te grote verschillen in inrichtingseisen levert een spanningsveld op, bijvoorbeeld bij routes door verblijfsgebieden. De terechte vraag is of er op primaire, secundaire I en lokale wegen niet evengoed kwaliteitseisen gesteld worden ten behoeve van de doorstroming voor openbaar vervoer. Is die doorstroming zelfs niet belangrijker op de primaire wegen, waar de bus mee in de file staat en waar voorrang voor de bus of tram niet mogelijk is omwille van de prioriteit voor doorstroming van het autoverkeer? Moet er in het kader van een betere benutting van de gesatureerde wegen niet gekozen worden voor vervoersprestatie (personen/uur) als correctie van intensiteit (voertuigen per uur)? Vanuit het netmanagement van de Lijn zullen ongetwijfeld nieuwe randvoorwaarden worden opgelegd aan de wegen vanuit een goede doorstroming voor openbaar vervoer en dat niet enkel op de secundaire wegen III.

#### 5.3.2. Zwaar vervoer

In de praktijk van de mobiliteitsplannen blijkt dat met deze categorisering het verkeersleefbaarheidsprobleem in doortochten – mede veroorzaakt of versterkt door het **zwaar vervoer** – niet is opgelost. Vooral doortochten gelegen op secundaire wegen of lokale gewestwegen worden getroffen. De categorisering van secundaire wegen op provinciaal niveau biedt op dit ogenblik geen afdoend antwoord op deze problematiek. Bovendien situeren de feitelijke routes voor zwaar vervoer zich ook op het niveau van de lokale wegen. Het zwaar vervoer kan beschouwd worden als het meest storende sluipverkeer. Het doorgaand zwaar vervoer lijkt zich in haar routekeuze uitsluitend door haar navigatiesysteem te laten leiden. Zwaar vervoer kan via bewegwijzering gestuurd worden via secundaire wegen maar op lokale wegen is dit met de huidige wetgeving niet mogelijk. Dat maakt het bijzonder moeilijk om bijvoorbeeld aan een grensovergang het zwaar vervoer te geleiden via een netwerk van aanpalende lokale wegen, zelfs gewestwegen. Op lokale wegen ontbreekt een stuurmogelijkheid met bewegwijzering. Enkel de volgende gemeente kan worden aangeduid. De enige mogelijkheden die nog overblijven zijn: een route aangeven naar de autosnelweg, de doorgang ontmoedigen met infrastructurele maatregelen of een tonnagebeperking instellen. Dit laatste is een gemeentelijke bevoegdheid. Voor een tonnagebeperking is een overeenstemming met de omliggende gemeenten vereist. Voor het vrachtverkeer is het ook noodzakelijk dat op Wegenkaarten (type Michelin) de lokale wegen anders worden ingekleurd dan de secundaire wegen. Maatregelen die het doorgaand zwaar vervoer de weg doorheen doortochten beletten, kunnen de verkeersleefbaarheid sterk verhogen en voorkomen de vraag naar nieuwe omleidingswegen. Inzake geluidsbelasting is het aandeel vrachtvervoer van

een grotere invloed dan het halveren van de autointensiteit ingevolge aanleg van omleidingswegen of door eenrichtingsverkeer.

Hoofdwegen en primaire wegen vormen de alternatieven voor het zwaar vervoer, maar de maaswijdte hiervan blijkt te groot. De vraag is ook of het wettelijke instrumentarium sluitend genoeg is om sturing, handhaving en vervolging toe te staan.

Er blijkt echter tot vandaag geen enkele instantie op federaal, Vlaams of provinciaal niveau actief bezig met het ontwikkelen van een globaal plan om het zware vervoer te sturen over wegen die daarvoor geschikt zijn. Dit probleem is nu aan de orde. Maatregelen inzake zwaar vervoer zijn federale bevoegdheid. Deze problematiek moet dus ook besproken worden met de federale overheid, een gelegenheid om ook het handhavingsbeleid en de waterdichtheid van de juridische omkadering van tonnagebeperking op punt te zetten.

Ten slotte zijn ook de routes voor uitzonderlijk vervoer aan actualisering toe.

### **Een voorstel van mogelijke invulling**

Het goederenvervoer over de weg moet zoveel mogelijk verschuiven naar transport per spoor en water. Het goederenvervoer over de weg moet de verkeersleefbaarheid zo min mogelijk verstoren.

Het goederenvervoer over de weg moet gebruik maken van de wegen die het best aansluiten met de schaal van de relatie tussen herkomst en bestemming.

- Voor internationale transporten moet het hoofdwegennet worden gebruikt.
- Voor verbindingen op Vlaams niveau kunnen ook de primaire wegen worden ingeschakeld.
- Voor verbindingen op provinciaal niveau is een selectie van wegen noodzakelijk. Doortochten op secundaire wegen voor zwaar vervoer moeten dan vervangen worden door omleidingen uit het oogpunt van verkeersleefbaarheid. Doorgaand zwaar vervoer legt immers een te grote belasting inzake geluidshinder, subjectieve en objectieve onveiligheid en ruimtebeslag op aan de lokale kernen.
- De rit van herkomst naar het aangewezen wegennet alsook die tussen het aangewezen wegennet en de bestemming moet de kortste toegestane route zijn.
- Gebruik van grensovergangen niet gelegen op wegen voor zwaar vervoer moet verboden worden voor doorgaand zwaar vervoer.
- Lokale wegen en de overige secundaire wegen mogen enkel gebruikt worden voor lokaal zwaar vervoer met herkomsten en/of bestemmingen (laden of lossen) die in de betrokken gemeente gelegen zijn.
- Distributiecentra en overslagstations gelegen aan hoofd- of primaire wegen kunnen de overlast op secundaire en lokale wegen door overslag verminderen.

Deze categorisering van wegen voor zwaar vervoer moet worden ondersteund door bewegwijzering vanaf de hoofdwegen, tonnagebeperkingen op lokale wegen en overige secundaire wegen en een aangepaste wetgeving en handhaving. Bij handhaving geldt de vrachtbrief als controle. Ontwikkeling van aangepaste routekeuze-software is noodzakelijk.

De routes voor uitzonderlijk vervoer moeten worden gekozen in overleg met de wegbeheerders die instaan voor de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersleefbaarheid van doortochten.

Ondeelbare goederen zouden beter enkel op watergebonden locaties worden geproduceerd en over het water worden getransporteerd tot aan de meest nabije kade vanaf waar de bestemming over het land kan worden bereikt.

De routes voor uitzonderlijk vervoer moeten ook worden gekozen in overleg met de lokale overheid.

### **5.3.3. Fietsnetwerk**

Ook het fietsnetwerk vergt een aparte categorisering in functie van het fietsverkeer. Er is afstemming nodig tussen de netwerkfunctie van een fietsverbinding en de wegcategorie waarlangs die route loopt. Dit impliceert vooral kwaliteitseisen met betrekking tot de fietsinfrastructuur. Waar de wegcategorie geen fietsvoorziening vereist, kan de functie van de route in het fietsnetwerk wel een aparte voorziening voor fietsers vereisen. Voor lokale wegen I en II buiten bebouwde kom worden weinig problemen verwacht met de afstemming op de het fietsnetwerk omdat de kwaliteitseisen hier reeds hoog gesteld worden (vrijliggende fietspaden). Meer voorkomend zal aandacht gevraagd worden voor de kruispunten van fietsroutes met wegen.

### **5.3.4. Voetgangersnetwerk**

Bij de inrichting van wegen moet ook rekening gehouden worden gehouden met het voetgangersnetwerk, vooral op belangrijke looproutes van voetgangers tussen station en centrum of op schoolroutes en routes in de buurt van sport- en recreatiegebieden. Ook hier zal aandacht gevraagd worden voor de oversteekbaarheid op kruispunten van functionele en recreatieve voetpaden en wandelwegen met het wegennet.

## **5.4. Verdere studie**

Verdere uitwerking is mogelijk:

- workshop-studiedag;

- *best practice*-voorbeelden;
- handleiding;
- onderzoek naar de relatie inrichtingskenmerken-verkeersveiligheid;
- onderzoek naar de mogelijkheid om via bewegwijzering voorkeurroutes voor zwaar vervoer aan te geven;
- onderzoek naar de mogelijkheid om voorkeurvachtroutes via software te sturen;
- onderzoek naar road pricing.

## 6. Werkgroep en communicatie

Deze voorstellen werden ontwikkeld binnen de werkgroep Categorisering Lokale Wegen, opgericht in de schoot van de Taskforce Mobiliteitsconvenants van AWV. Die werkgroep bestond (onder voorzitterschap van de heer P. Cattrysse) uit: medewerkers AWV, de interne begeleiders en de mobiliteitscoördinatoren van AWV en de afgevaardigden van het hoofdbestuur van AROHM, van de Vlaamse Provincies en van de VVSG.

De voorstellen werden voorbereid door V. Donné als extern expert van AWV. De voorstellen werden bekrachtigd door de taskforce op 29 november 1999. Anno 2004 waren deze voorstellen aan actualisering toe. Die werd uitgevoerd door V. Donné, op dit ogenblik mobiliteitscoördinator van AWV Limburg.

Omdat de bestaande omzendbrief R.O. 97/2 met betrekking tot de inhoud en opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan een voldoende kader biedt voor de uitwerking van een categorisering van lokale wegen, zal er vanuit de Afdeling Ruimtelijke Planning geen bijkomend initiatief genomen worden om dit voorstel van wegencategorisering te integreren in de bestaande omzendbrief of om een nieuwe uit te geven. De verspreiding van dit artikel op deze website (<http://mobiliteit.vlaanderen.be> - pagina's mobiliteitsconvenant) wordt voldoende geacht. Op termijn kan dit artikel ook verspreid worden in een herwerkte versie van de map *Structuurplanning: een handleiding voor gemeenten*.