

Q&A – Webinar Lokale Inrichtingsprincipes

De studie nieuwe wegencategorisering bevatte geen echte inrichtingsprincipes, maar wel sterk de boodschap dat er een duidelijk schot tussen dragend net en lokaal wegennet moet bestaan om het principe van geen maasdoorsnijding doorheen interlokale mazen af te dwingen. Inrichting en vooral snelheid zijn daarvoor bepalend. Voor EW's is het nieuwe basisprincipe van 50 km/u bubeko heel goed nieuws, maar waarom is niet ook die keuze gemaakt voor LOW's? Het verschil in inrichting en snelheid tussen LOW en IW is nu volgens mij te klein om het principe van interlokale mazen in de praktijk zoals bedoeld toe te passen, tenzij gemeentes veel 'verder' gaan dan de inrichtingsprincipes voorschrijven.

De inrichtingsprincipes van het dragend en lokaal wegennet verschillen inderdaad niet zo veel van elkaar. De verschillen tussen deze wegen situeren zich eerder op het niveau van de functies die deze wegen opnemen (het dragend wegennet heeft een belangrijkere doorstromingsfunctie, het lokaal wegennet heeft een belangrijkere leefbaarheidsfunctie) dan op het niveau van inrichting. De inrichtingsprincipes zullen niet van de ene op de andere dag toegepast zullen worden, maar zijn visiedocumenten die criteria vooropstellen waaraan wegen in een bepaalde categorie idealiter zouden moeten aan voldoen. De categoriseringsoefening die we nu maken, zal de komende 20-30 jaar gebruikt worden als basis voor infrastructuurwerken. Zolang de weg gebruikt kan worden in functie van zijn categorisering hoeft dit geen probleem te zijn. Op basis van de wegfunctie staat het lokale besturen dus altijd vrij ambitieuzer te zijn in de inrichting van de wegen in hun beheer. Andere maatregelen op vlak van doorstroming en bewegwijzering/GPS-routing zullen ook bijdragen aan het functioneren van de interlokale maas.

Selectieprocedure regionale en interlokale wegen in VVR's: afgelopen 2 jaar was er steeds de hoop dat de inrichtingsprincipes voor lokale wegen van zodra bekend meer duidelijkheid zouden brengen naar gemeenten om de keuze te maken tussen IW of LOW. Zolang deze niet bekend waren, werd voor die keuze steeds verwezen naar 1) wenselijkheid maasdoorsnijding interlokale mazen (gewenste verkeersfunctie t.o.v. andere wegen) en 2) matrix netwerkhiërarchie voor de verschillende modi (gewenste verkeersfunctie t.o.v. andere modi), maar gemeentes vonden dit altijd heel abstract en waren steeds vragende partij naar wat dit concreet op terrein zou betekenen, welke inrichtingsprincipes dit afdwingbaar/realistisch zouden maken.

- Maar de nieuwe inrichtingsprincipes maken het onderscheid IW-LOW volgens mij (en een aantal gemeentes waarmee ik vergaderde) net minder duidelijk, omdat beide wegcategorieën er quasi hetzelfde uit *mogen* zien. Het blijft m.a.w. een kwestie van interpretatie en keuzes. Waarom geen sterker kader van bovenaf?
- a. Hier is het belangrijk dat we het onderscheid maken tussen de functionele doorstroming en de focus op leefkwaliteit betreffende de lokale ontsluitingswegen enerzijds en de interlokale weg die opgenomen is in het concept van het robuust wegennet anderzijds. Het watervalstelsel bij calamiteiten is niet van toepassing op de lokale ontsluitingswegen. Toch een wezenlijk verschil volgens ons.
- b. Om het principe van interlokale mazen en het schot tussen dragend en lokaal netwerk te laten werken, moeten er genoeg interlokale wegen geselecteerd worden. We merken dat veel gemeentes 'schrik' hebben van het idee van een interlokale weg door hun kern (ook al is op een interlokale weg ook leefbare en veilige inrichting zelfs aan 30 km/u mogelijk) waardoor volgens niet in elke VVR voldoende IW's

geselecteerd zijn om doorgaand verkeer effectief van de lokale wegen te kunnen weren. Dat voelt als een gemiste kans.

- Dit is eerder een mening dan een vraag. Maar het is correct dat men voldoende interlokale wegen selecteert om de robuustheid van het netwerk te waarborgen.

Is er al een aanzet naar een officiële dataset van de nieuwe categorisering? (toch minimaal voor de hoogste niveaus?) Wordt het effectief wachten op een volledige reeks revisies gemeentelijke mobiliteitsplannen om de 'onderste' categorieën officieel bevestigd te krijgen?

Er is al een GIS-dataset voor het voorstel van selectie van het hoofdwegenet (zoals vastgelegd door de Vlaamse Regering). Waarschijnlijk zullen hieraan nog enkele minimale veranderingen gebeuren in functie van de adviezen die de vervoerregio's op dit voorstel van selectie gaven. Daarnaast zijn we bezig met GIS kaart voor het dragend wegenet (hoofdwegenet is er al)

Het lokaal wegenet bestaat uit alle wegen die geen hoofd- of dragend wegenet zijn. Wanneer het hoofdwegenet en dragend wegenet vastgelegd worden in het BVR wegencategorisering, is het lokaal wegenet de facto dus ook vastgelegd. De opdeling tussen lokale ontsluitingswegen & erftoegangswegen zal wel pas vastgelegd worden in de lokale mobiliteitsplannen.

Is het dan niet zinvol om -naast inrichtingsprincipes- ook netwerkprincipes op te stellen voor met name ontsluitingswegen? Ik denk dan aan instrumenten om te voorkomen dat er doorgaand verkeer op zit (of althans minder). En minstens even belangrijk: wie neemt hierin het initiatief want ik heb de indruk dat de gemeenten naar de Vervoerregio kijken en omgekeerd?

Lokale besturen kunnen dit soort maatregelen zelf implementeren, en de vervoerregioraad is een ideaal platform om hier intergemeentelijk over af te stemmen. Het is uiteraard niet de bedoeling dat maatregelen in de ene gemeente een negatieve impact hebben op een buurgemeente.

Daarnaast is het verminderen van sluipverkeer én doorgaand verkeer niet enkel aan te pakken met maatregelen tégen sluipverkeer, maar ook door het aanmoedigen en faciliteren van andere modi. Door het nastreven van een modal shift en de opbouw van een robuust wegenet waarin ook de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer een prominente plaats krijgen, willen we ook minder autoverkeer (en dus sluipverkeer) genereren. De inrichtingsprincipes voor lokale wegen, waar leefbaarheid primeert, zullen moeten bijdragen tot deze modal én mental shift: wanneer stappers en trappers een veilige en aangename wegervaring hebben, zullen zij ook sneller en vaker gebruik maken van deze modi om zich te verplaatsen. Op het hoger gelegen wegenet zal het openbaar vervoer deze functie opnemen.

Het niet verbinden van lokale ontsluitingswegen is nodig tegen sluipverkeer. De interlokale/regionale wegen zijn heden verzadigd. Die wegen kunnen (in onze regio) geen bijkomend verkeer meer aan. Hoe wordt daar mee omgegaan?

In de inrichtingsprincipes voor de interlokale en de regionale wegen is er een ambitieniveau opgenomen m.b.t. de filekans van het gemotoriseerd verkeer. Op interlokale wegen - net zoals op regionale wegen - wordt voor het gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer, exclusief openbaar vervoer) buiten de bebouwde kom gestreefd naar een gemiddelde afwikkelingssnelheid van 50 km/h tijdens de ochtendspits. Binnen de bebouwde kom wordt een gemiddelde afwikkelingssnelheid van 30 km/h nagestreefd. Het streefdoel voor de reistijdverhouding is maximaal 2 (dit is de verhouding tussen

de free flow reistijd en de gemiddelde reistijd tijdens de ochtendspits). Er dienen op deze "hogere" wegen dan ook doorstromingsmaatregelen genomen te worden om dit te faciliteren (bv. verkeerslichtenbeïnvloeding) en op de "lagere" wegen kunnen weerstanden worden ingebouwd om sluipverkeer te vermijden. Ook bewegwijzering en GPS-routing zijn belangrijk om maasdoorsnijding te vermijden. Het zal uiteraard maatwerk zijn en op sommige wegen zal het ambitieniveau moeilijker gehaald kunnen worden dan op andere wegen.

Kerngebied = verblijfsgebied?

Het kerngebied verwijst naar een gebied waar verschillende functies samenkomen (winkels, wonen, stadscentrum). Niettemin kan een lokaal bestuur zelf bepalen wat zijn kerngebied is en de bijbehorende inrichtingsprincipes daarop toe te passen.

Een belangrijk inrichtingsprincipe is m.i. de breedte van de weg, maar daar worden bij mijn weten op geen enkel niveau richtlijnen over geformuleerd. Waarom werden er geen aanbevelingen over de gewenste wegbreedte per categorie geformuleerd?

De huidige vademeca blijven alsnog van toepassing. In een latere fase is het de bedoeling de inrichtingsprincipes te ondersteunen met technische fiches.

Is de algemene insteek dan dat interlokale wegen altijd voorrang hebben op de ontsluitingswegen? Want nu zijn er zeker dergelijke kruispunten die bv. als rotondes ingericht zijn.

De uitwisseling van verkeer tussen een interlokale weg en een andere interlokale weg of een regionale weg gebeurt verkeerslichtengeregeld (maximaal conflictvrij) of via een rotonde. De uitwisseling van het verkeer met het lokale wegennet gebeurt op dezelfde manier of via een voorrangsgeregeld kruispunt (niet door voorrang aan rechts). Bij de uitwisseling wordt er steeds rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Bij een verkeerslicht en een voorrangsgeregeld kruispunt kan er gemakkelijker ingespeeld worden op de voorrangstelling/prioriteit (meer groentijd, voorrang, ...) dan bij een rotonde (ev. gedeeltelijke turborotonde, bypass).

Indien een weg 2 regionale wegen verbindt is het dan niet beter om deze interlokale weg te maken ipv lokale weg? Knippen, onderbreken of maatregelen op dergelijke wegen zal nagenoeg niet mogelijk zijn

Een weg die twee regionale wegen verbindt is in principe een interlokale weg en geen lokale weg. Een lokale weg heeft geen verbindende functie. Als een knip of onderbreking niet mogelijk is, is een selectie als interlokale weg gepaster.

Een belangrijk inrichtingsprincipe is m.i. de breedte van de weg, maar daar worden bij mijn weten op geen enkel niveau richtlijnen over geformuleerd. Waarom werden er geen aanbevelingen over de gewenste wegbreedte per categorie geformuleerd? In welke mate heeft AWV nu al concrete acties op de planning staan om de inrichtingsprincipes toe te passen?

Voor gewestwegen is er het dienstorder verhardingsbreedte: <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-13.pdf> (dit geldt niet voor gemeentewegen maar kan als inspiratiebron worden gebruikt). Bedoeling is om een

concreet ontwerp vademecum te maken voor de alle weg categorieën. Begin 2023 is het Vademecum weginfrastructuur (VWI) deel Europese hoofdwegen gepubliceerd (www.wegenenverkeer.be/ontwerprichtlijnen) en momenteel wordt er gewerkt aan een Vademecum weginfrastructuur (VWI) deel Vlaamse hoofdwegen. Nadien is het de bedoeling om dit ook voor de andere categorieën te doen met medewerking van de VVSG.

Is de selectie van interlokale wegen en hoger intussen niet in quasi alle vervoerregio's afgerond? In hoeverre moeten/kunnen gemeentes nog die afweging maken?

De selectie voor het dragend wegennet (interlokale en regionale wegen) is afgerond in enkele vervoerregio's en nog lopende in de andere. Daar waar de discussies nog lopende zijn, kunnen de inrichtingsprincipes lokale wegen helpen in de keuze en afweging tussen een selectie als interlokale of lokale weg.

Ook voor het verder verloop van de regionale mobiliteitsplannen (waar de wegencategorisering deel van uitmaakt) kunnen de inrichtingsprincipes lokale wegen helpen om bepaalde afwegingen te maken. Er volgt immers nog een openbaar onderzoek, waar zowel steden en gemeenten als burgers inspraak hebben. Daarnaast zullen de inrichtingsprincipes natuurlijk ook leidraad zijn voor de lokale mobiliteitsplannen waar de opdeling tussen ontsluitingswegen en erftoegangswegen gemaakt wordt.

Er zijn verschillende verwijzingen naar het fietsvademedecum i.v.m. aanwezigheid fietspaden en dergelijke, maar hoe zit het met aanwezigheid van voetpaden en dergelijke? Zijn daar inrichtingsprincipes of gedetailleerde richtlijnen rond?

In de inrichtingsprincipes is opgenomen dat ontsluitingswegen en erftoegangswegen verkeersveilig zijn ingericht voor alle verkeersdeelnemers en dus ook voor voetgangers. De aanwezigheid en gelaagdheid van vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, ...) bepalen samen met de hiërarchische wegingdeling de inrichting. Verder zijn er in de inrichtingsprincipes ook bepalingen opgenomen omtrent de aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers.

In de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer wordt aangegeven dat bij een weg voor voetgangersverkeer breder dan 2,00 m steeds een minimale obstakelvrije loopweg van 1,50 m breedte moet worden voorzien. Bij een weg voor voetgangersverkeer met een breedte van 1,50 m tot 2,00 m mag slechts 0,50 m door obstakels worden ingenomen. Wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50 m mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9,00 m. Elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1,00 meter breed. Verder zijn er richtlijnen terug te vinden in het Vademecum voetgangersvoorzieningen en het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers (www.wegenenverkeer.be/ontwerprichtlijnen).

In de vervoerregio Vlaamse Rand zou de OW-boomstructuur in een interlokaal 'maasoverleg' opgezet worden?

Het is zeker een goed idee om overleg te hebben met buurgemeenten, zelfs buiten uw eigen vervoerregio, om de keuze van de wegencategorisering te bespreken. En dit vooral in het teken van de verschillende bovenlokale netwerken die aanwezig kunnen zijn op het traject. Zoals kernnetlijnen of BFF netwerken

Een belangrijk principe van de nieuwe wegencategorisering is dat er een duidelijk schot moet bestaan tussen dragend net en lokaal wegennet om het principe van geen maasdoorsnijding doorheen interlokale mazen af te dwingen. Inrichting en vooral snelheid zijn daarvoor bepalend. Voor EW's is het nieuwe basisprincipe van 50 km/u bubeko heel goed nieuws, maar waarom is niet ook die keuze gemaakt voor LOW's? Maximum 70 km/u bubeko blijft mogelijk, net als op IW's. Het verschil in inrichting en snelheid tussen LOW en IW is nu volgens mij te klein om het principe van interlokale mazen in de praktijk zoals bedoeld te realiseren, tenzij gemeentes veel 'verder' gaan dan de lokale inrichtingsprincipes voorschrijven.

Bij de opmaak is er rekening gehouden met de huidige wetgeving. Het is aan elk lokaal bestuur om indien gewenst ambitieuzer te zijn dan de lokalen inrichtingsprincipes voorschrijven.

Zal er initiatief worden genomen op Vlaams niveau om van 50 km/u de standaard te maken buiten de bebouwde kom i.p.v. 70 km/u (waarbij dit wel mogelijk blijft op het dragend wegennet en op ontsluitingswegen d.m.v. signalisatie)? Nu wordt de verantwoordelijkheid volledig bij de lokale besturen gelegd om in buitengebied zone 50's af te bakenen die een grote kost met zich meebrengen door de vele te plaatsen verkeersborden. Bovendien ligt dergelijke beslissing in de lokale politiek vaak gevoelig. Vanuit Mobiliteit is het robuuste netwerk uitstekend bedacht... Echter aansluitend op voorgaande opmerkingen (Vilvoorde), welk lokaal bestuur van Vlaamse gemeenten zal haar kop op het blok leggen om OW te knippen? Hoe korter tegen grotere steden aantrekkingspolen), hoe prangender het probleem... Brussel is Vlaanderen niet maar ... denk aan de protesten zoals tegen de Brusselse 'Good Move' toestanden. Daarom lijkt ondersteuning van vervoerregio of Vlaamse overheid meer dan welkom ...

Wij begrijpen zeker uw opmerkingen. Doch deze vraag of eerder mening kan enkel beantwoord worden door de bevoegde minister. Wij bezorgen de minister zeker uw bezorgdheden.

In de nieuwe wegencategorisering is sterk het principe van hiërarchie van schakelpunten opgenomen, zoals het ook al in het RSV zat. Concreet: geen rechtstreekse aansluiting van hoofdwegennet op lokaal wegennet, zodat lokaal wegennet gespaard blijft van grote verkeersstromen. Elke op- en afrit heeft immers automatisch een groot aanzuigeffect. Nu zien we dat aantakking van lokale wegen op hoofdwegen (zelfs op EHW's) toch op een aantal plaatsen wordt toegelaten, maar dit is toch heel problematisch als de doelstelling is om doorgaand verkeer van het lokaal wegennet te weren?

Een erftoegangsweg sluit nooit aan op het hoofdwegennet, maar uitzonderlijk kan een ontsluitingsweg inderdaad aansluiten op een op- of afrit. Uiteraard is dit in de geest van het robuust wegennet absoluut niet de standaard en gebeurt dit alleen wanneer het niet anders kan. Aangezien er op de Vlaamse autosnelwegen heel wat op- en afritten liggen, komt de theorie daar niet altijd overeen met de praktijk. Daarnaast is er in de inrichtingsprincipes voor de hoofdwegen ook een principe opgenomen dat het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen beperkt:

“Het aantal aansluitingen op Europese Hoofdwegen blijft beperkt. De hoofdbaan van een EHW staat in voor een goede doorstroming en homogeniteit van het doorgaand verkeer. Het ontwerp moet daarom voorzien in een zo groot mogelijke continuïteit. De uitwisseling van het verkeer op de hoofdbaan met het onderliggende wegennet of met andere EHW leidt tot turbulentie in de verkeersstroom en mogelijks tot snelheidsverschillen. Om de doelstellingen te garanderen wordt het aantal aansluitingen beperkt gehouden waarbij een tussenafstand van minimaal ca. 10 km de streefwaarde is.”

Denkoefening: een gewestweg (niet geselecteerd als IW) doorsnijdt een hele maas. Volgens deze principes mag deze niet over de hele lengte een OW zijn want dan doorsnijdt de OW de maas. Gevolg is dat een deel van de gewestweg 'steenweg' (beheerd door AWV) ingericht moet worden als erftoegangsweg? Gaat het niet in tegen het DNA van AWV om deze zeer lokale wegen te gaan herinrichten?

Het beheer van de weg staat los van de wegcategorie. Het zijn dan ook de inrichtingsprincipes – en in latere instantie de nog op te maken ontwerpvoedemecums – die het uitzicht van de weg zullen bepalen.