

VVSG

Vereniging van
Vlaamse Steden
en Gemeenten



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken



Vlaanderen

is wegen en verkeer

Webinar Inrichtingsprincipes: lokaal wegennet

Ontsluitingswegen en erftoegangswegen

VSV

veilig verkeer

Enkele spelregels

- Gelieve jouw microfoon uit te schakelen.
- Heb je vragen voor de sprekers? Stel je vragen in de chat.
- De presentatie en de opname worden aan jullie bezorgd later deze week.

Inhoudstafel

1. Verwelkoming

Nick Gryp (VSV)

2. Overzicht nieuwe wegencategorisering

Kato Wouters (Departement Mobiliteit & Openbare werken)

3. Inrichtingsprincipes Lokale wegen

Guido Vaganée (VVSG)

4. Vragenronde

Kristof Mollu (Agentschap Wegen & Verkeer)

Kato Wouters (dMOW)

Guido Vaganée & Michiel Apers (VVSG)

Robuust wegennet

Overzicht nieuwe wegencategorisering

Kato Wouters - dMOW

VVsg



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

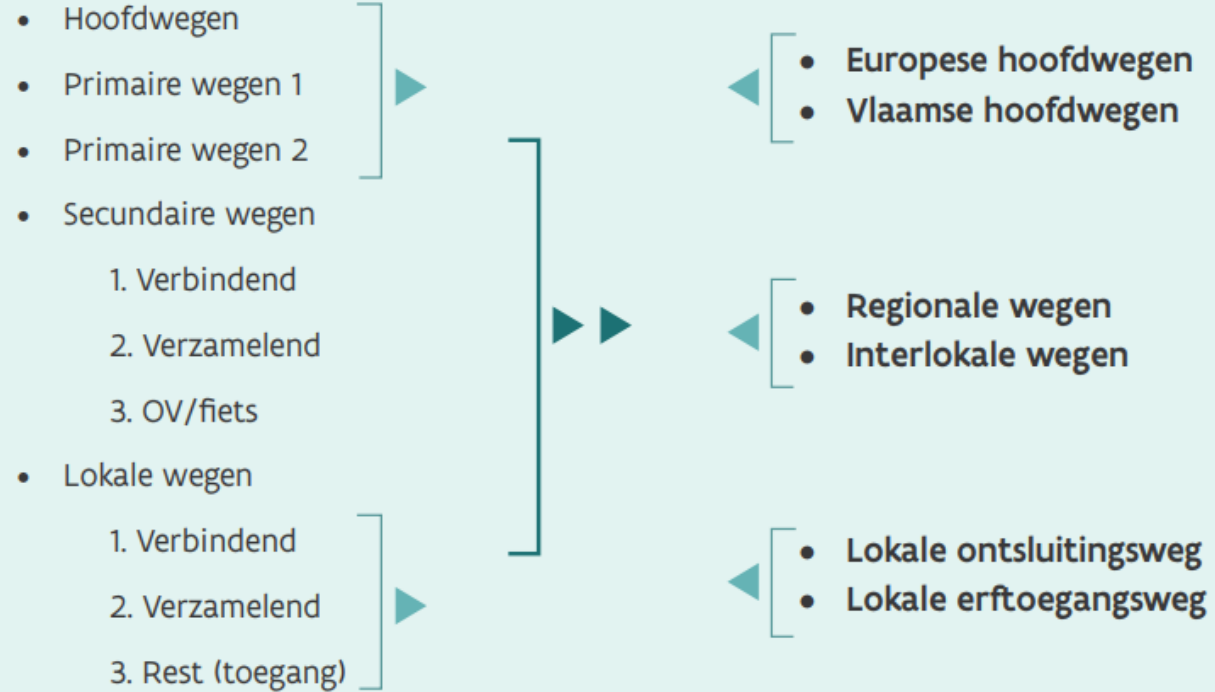
- Dateert van 1997
- 4 categorieën:
 1. hoofdwegen
 2. primaire wegen
 3. secundaire wegen
 4. lokale wegen
- Nood aan nieuwe netwerkbenadering

Nieuwe wegcategorisering

Drie lagen met telkens twee categorieën:

1. Het hoofdwegennet: Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen (EHW en VHW) → internationale & nationale verbindingen
2. Het dragend wegennet: regionale wegen en interlokale wegen (RW en IW) → gewestelijke en regionale verbindingen
3. Het lokaal wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen (OW en EW) → lokaal verkeer

INTERACTIE RSV < > ROBUUST WEGENNET



Selectieproces

Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente

De selectie staat los van beheer

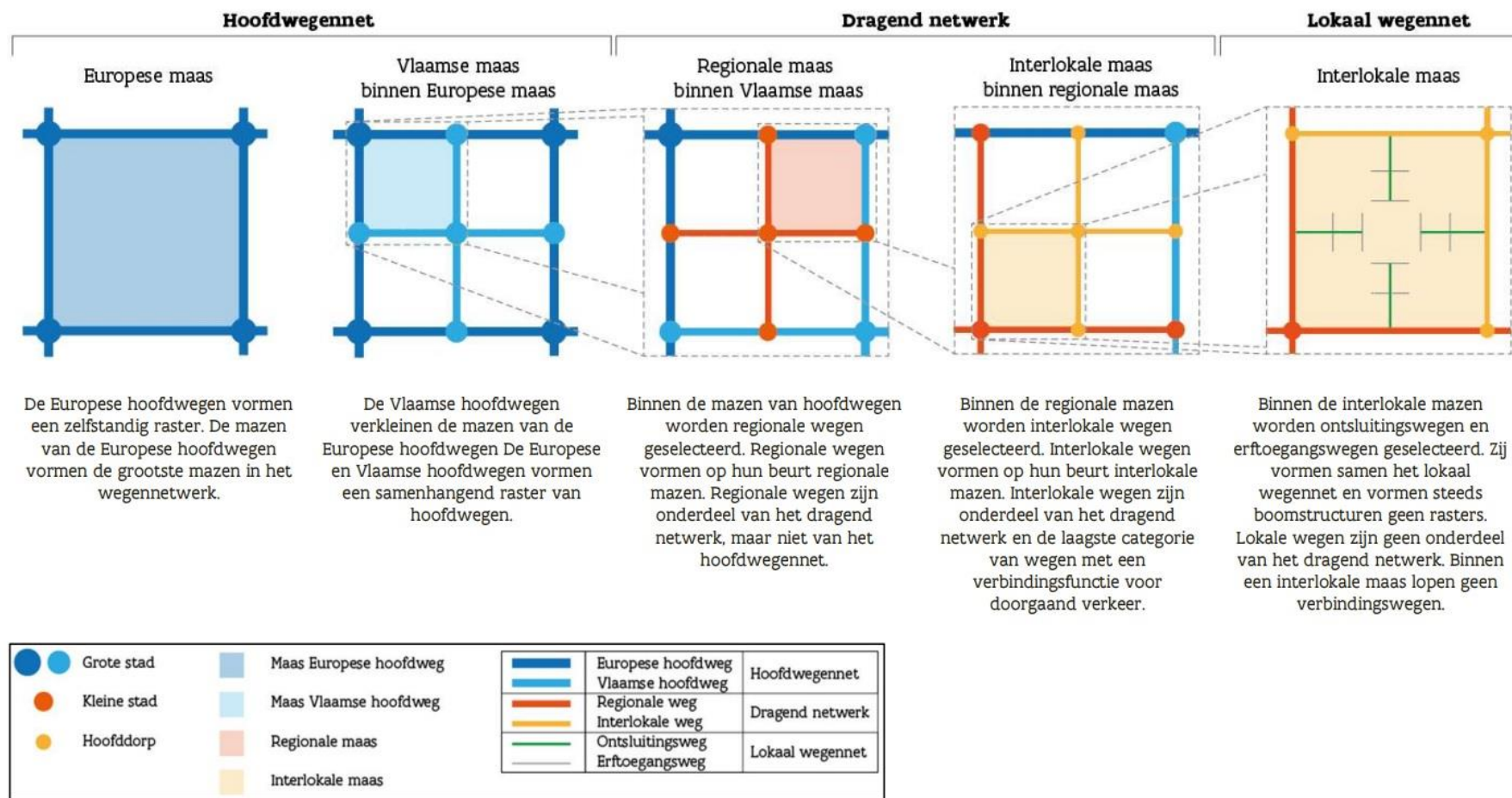
Robuust wegennet

- Robuustheid: het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen ondanks verstoringen
- Robuustheidscascade: bij calamiteiten uitwijken naar het lagere wegennet om een vlottere route op te zoeken
- Hoofd- en dragend wegennet dienen voor doorgaand verkeer en zijn opgebouwd volgens een rasterstructuur
- Lokale wegen worden ontzien van doorgaand verkeer en dienen uitsluitend voor herkomst- en bestemmingsverkeer, opgebouwd als een boomstructuur

Robuust wegennet

- Hoofdwegennet en dragend wegennet werken als communicerende vaten
- Rasterstructuur: elke wegcategorie staat een trap lager op de ladder en verkleint de maas
- Automobilisten moeten gebruik maken van het hoogst mogelijke wegennet
- Afzakken kan pas wanneer de verplaatsing niet gemaakt kan worden via het hogere wegennet of bij calamiteiten
- Calamiteiten = onregelmatigheden met een tijdelijk karakter

Nieuwe wegcategorisering



Inrichting vs. functie

- Inrichtingsprincipes van het dragend en lokaal wegennet verschillen weinig
- Verschillen tussen deze wegen situeren zich dus eerder op het niveau van de functies die deze wegen opnemen: dragend wegennet heeft een belangrijkere doorstromingsfunctie, lokaal wegennet heeft een belangrijkere leefbaarheidsfunctie
- De inrichtingsprincipes vormen het minimale kader, maar het staat lokale besturen dus altijd vrij ambitieuzer te zijn in de inrichting van de wegen in hun beheer

VVSG

Vereniging van
Vlaamse Steden
en Gemeenten



Kato Wouters | Beleidsmedewerker wegen en pijpleidingen
kato.wouters@mow.vlaanderen.be

Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen

Inrichtingsprincipes lokale wegen

Guido Vaganée - VVSG

vvsg

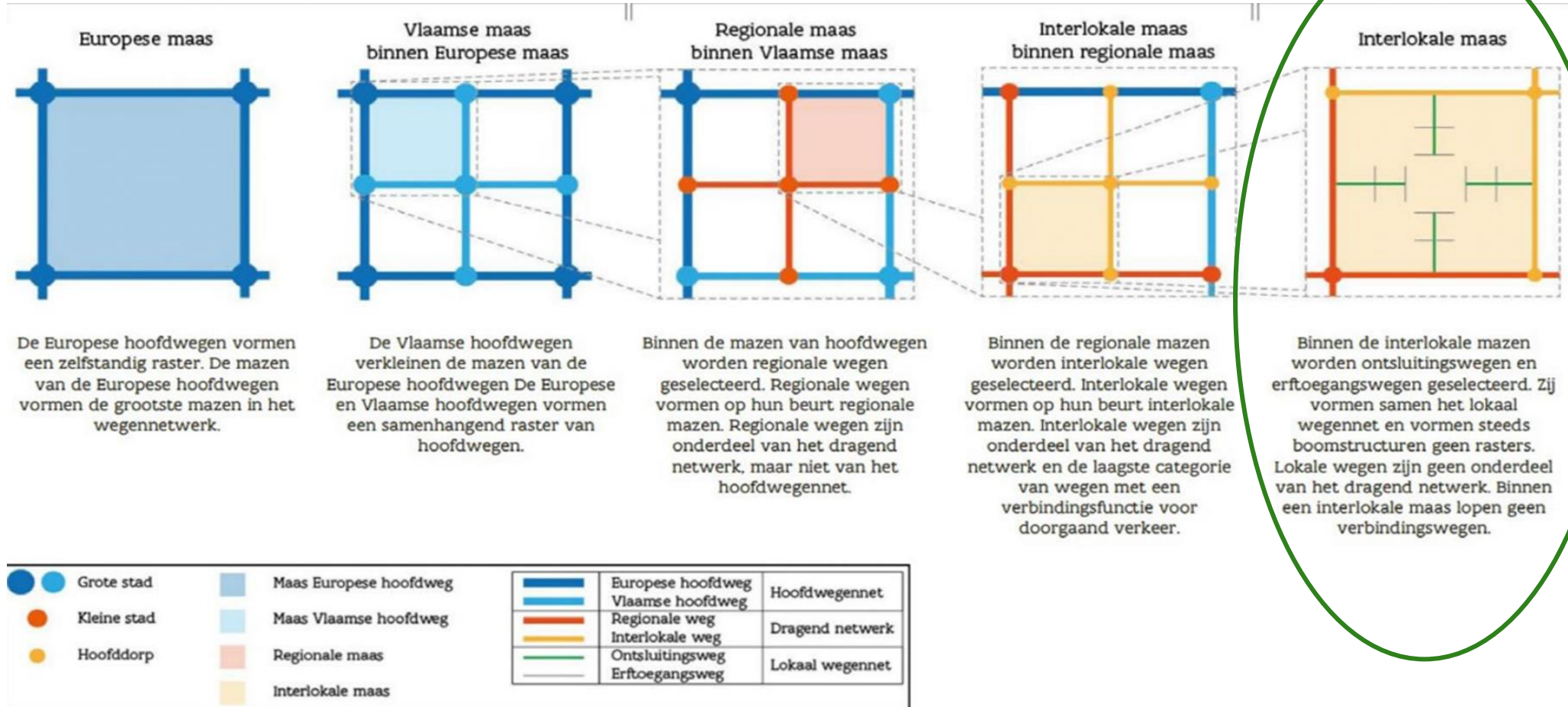


Korte procedurele schets

- Kernwerkgroep (AWV, dMOW & VVSG als trekker)
- Uitgebreide werkgroep (Kernwerkgroep aangevuld met steden & gemeenten én stakeholders)
- Interactieve infomomenten ism VSV (Mechelen, Hasselt & Gent)
- Online bevraging gericht aan alle lokale besturen
- Goedgekeurd document (VVSG & Managementcomité)



Inrichtingsprincipes lokale wegen



Definities

ONTSLUITINGSWEGEN ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkste en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

ERFTOEGANGSWEGEN hebben geen verbindende functie maar verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn

Basis-veilig principes

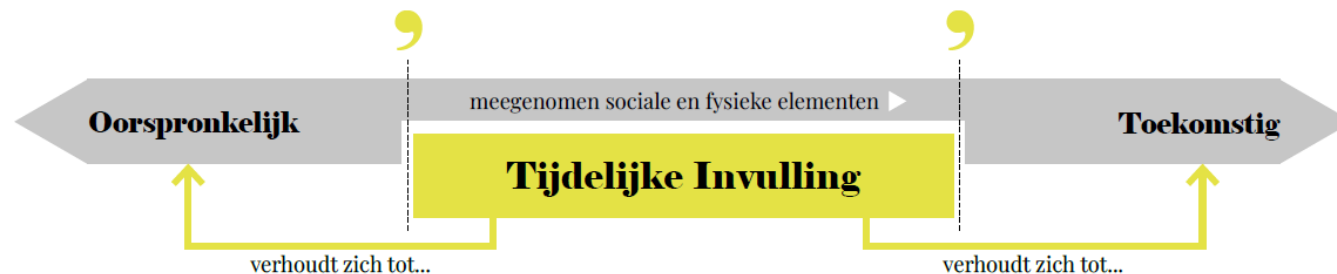
- Functionaliteit van de weg (verblijven, verkeer, winkel, school, ...)
- Veilig scheiden of mengen in functie van massa, intensiteit, snelheid en richting van de verkeersdeelnemers
- Herkenbaarheid van de functie van de weg, voorspelbaarheid van de route en van het verplaatsingsgedrag van de weggebruiker
- Vergevingsgezindheid van de infrastructuur
- Afstemmen van de eigen bekwaamheid van elke verkeersdeelnemer zodat die zich veilig kan verplaatsen (8-80-norm: er wordt ontworpen voor alle verkeersdeelnemers rekening houdend met alle leeftijden met of zonder beperkingen)



Tijdelijk compenserende maatregelen

Tijdelijke compenserende maatregelen kunnen voor het uitvoeren van de inrichting van wegen gebruikt worden. Deze maatregelen compenseren tijdelijk de standaard veiligheidsvoorzieningen tot het beoogde wegbeeld volgens de standaard inrichting gerealiseerd is. Op die manier kan de wegbeheerder ervoor zorgen dat lokale wegen voldoen aan de minimale inrichtingsprincipes en het basis-veilig principe.

De tijdelijkheid (tijd die men nodig heeft om tot een standaard inrichting te komen) moet benoemd worden door de wegbeheerder met een duidelijk tijds kader en behelst een engagement van de wegbeheerder.



Onsluitingswegen

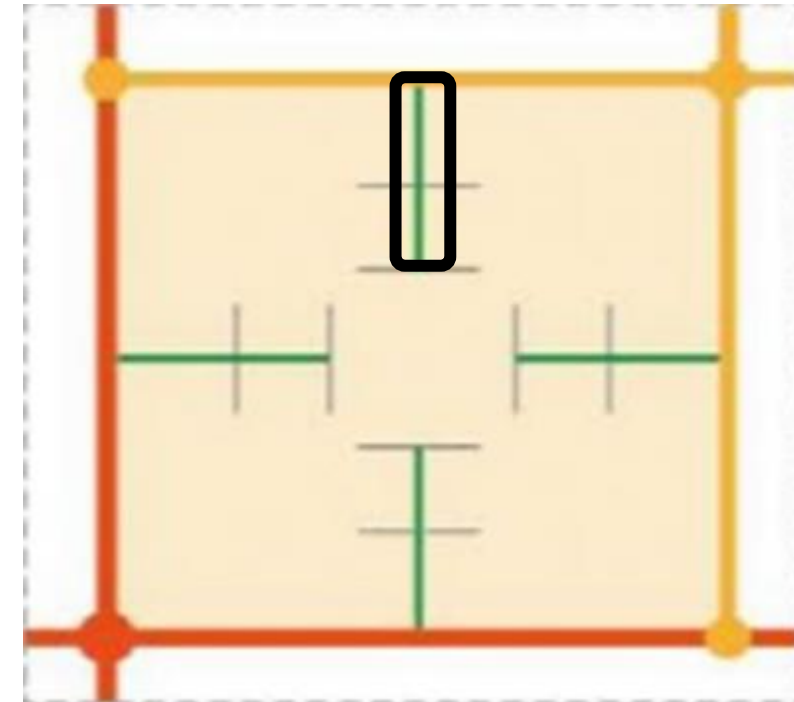
OVERZICHT ONTSLUITINGSWEGEN

Basisprincipes

- Onsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale onsluiting
- Onsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op onsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden
- Kruispunten op onsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op onsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Onsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van onsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Ambities

- Onsluitingswegen omvaten enkele basiselementen
- Onsluitingswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving



Erftoegangswegen

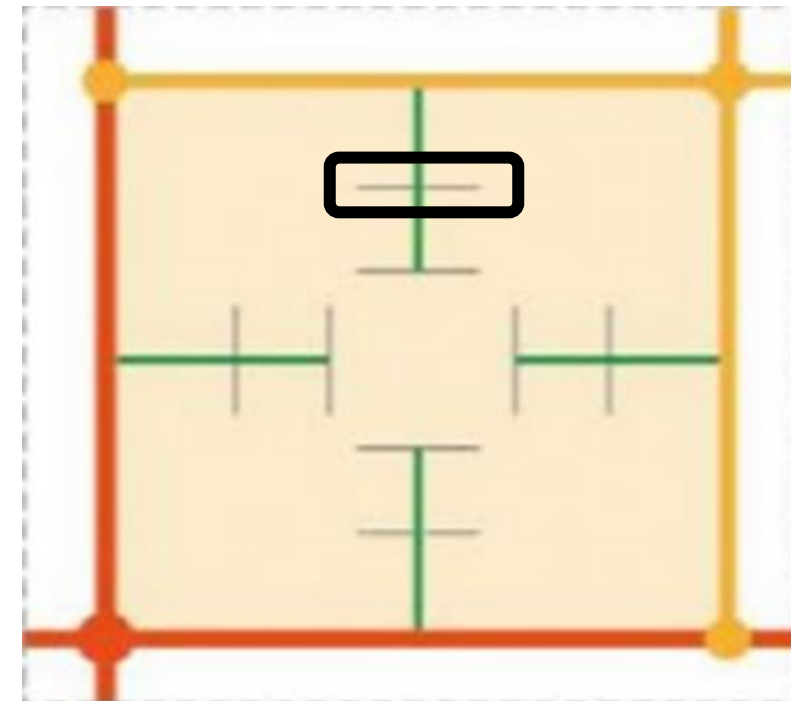
OVERZICHT ERFTOEGANGSWEGEN

Basisprincipes

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied)
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Ambities

- Erftoegangswegen omvatten enkele basiselementen
- Erftoegangswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

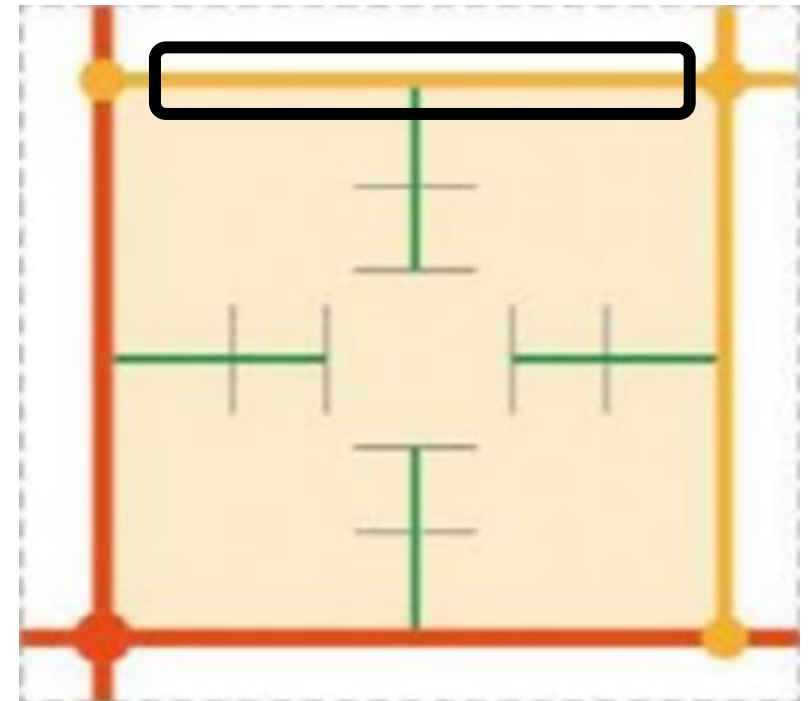


Ontsluitingsweg versus Interlokale weg

Ontsluitingswegen versus Interlokale wegen

Onderstaande tabel vergelijkt in het kort de inrichtingsprincipes voor ontsluitingswegen (lokaal wegennet) en interlokale wegen (dragend wegennet). Voor een uitvoerige beschrijving van de interlokale wegen wordt verwezen naar de brochure ["Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen"](#).

	Interlokale weg (IW)	Ontsluitingsweg (OW)
Functie van de weg	Interlokale wegen vormen interlokale mazen en ze verbinden niet-aanpalende gemeenten. Interlokale wegen vallen onder de definitie van robuustheid en vervullen deze functie bij calamiteiten op het hogere wegennet. De filekans voor auto- en vrachtverkeer is beperkt.	Ontsluitingswegen bevinden zich op voorlaatste trede onderaan de netwerkkladder waardoor ze een beperktere verkeersfunctie hebben dan het dragend wegennet. Ze vallen niet onder de definitie van robuustheid en vervullen geen functie in de cascade van de doorstroming van het verkeer op het hogere wegennet. De focus ligt op leefkwaliteit. Omdat de functie van deze wegen ook nog het ontsluiten en connecteren van enkel kernen en wijken is, is ook een functionele doorstroming op lokaal niveau binnen de maas van het dragend wegennet belangrijk.
Verkeersveilig ontwerp	Verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers	
Ontwerpsnelheid	BIBEKO: max 50 km/h BUBEKO: max 70km/h	Kerngebied: aangeraden 30 km/h BIBEKO: max 50 of 30 km/h BUBEKO: max 70 km/h
Kruispunten	Verkeerslichten geregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld	
Indeling weg	BUBEKO: Bouwvrije strook	Geen uitspraak over
Rijstroken	1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen	
Erftoegangen	Selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen.	Geen beperking m.b.t. aantal toegangen
Parkeren	Op de rijbaan te vermijden	Op de rijbaan is mogelijk in BIBEKO en kerngebied
Doorstroming verkeer	Vlotte doorstroming van alle verkeersfuncties, rekening houdend met de hiërarchische wegingdeling	Enkel functionele lokale doorstroming rekening houdend met de hiërarchische wegingdeling.





Vereniging van
Vlaamse Steden
en Gemeenten

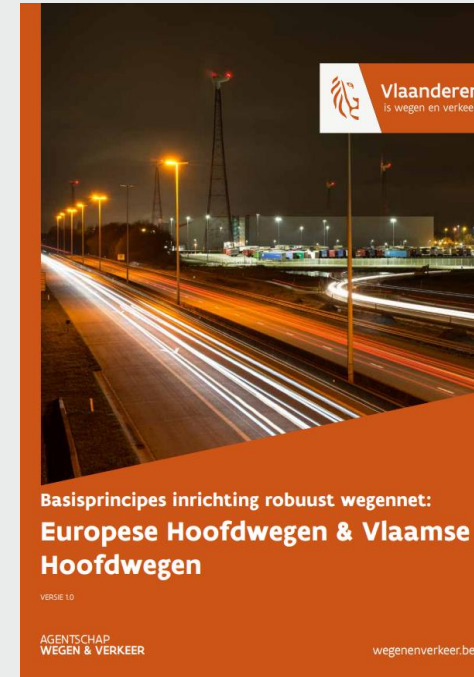


Guido Vaganée | Coördinator Vervoerregiowerking
guido.vagane@vvsg.be

Materiaal



[www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/
wegencategorisering](http://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/wegencategorisering)



<https://www.wegenenverkeer.be/ontwerprichtlijnen>

Stel uw vraag

Vragenrondje

Kristof Mollu – AWW

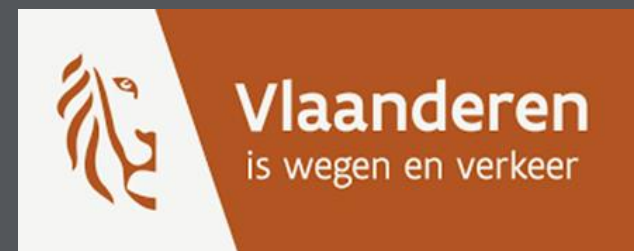
Kato Wouters – dMOW

Guido Vaganée – VVSG

Michiel Apers – VVSG

VVSG





Bedankt voor je aandacht

