

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW
AWV en VVSG
aan het woord

04

ACHTERGROND
Ontsluitingswegen vs.
erftoegangswegen

06

IN DE KIJKER
Nieuwe
wegencategorieën

07

KORTJES
Hoe gezond is
jouw gemeente?



Inrichtingsprincipes lokale wegen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Michiel Apers, stafmedewerker bij de Vereniging voor Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en Kristof Mollu, verkeerskundige veiligheid bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)



© Departement Mobiliteit en Openbare Werken

“Duidelijkheid voor weggebruikers én beheerders”

Voor het eerst zijn er inrichtingsprincipes voor lokale wegen. Wat betekent dit voor steden en gemeenten? Michiel Apers, stafmedewerker bij de Vereniging voor Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), en Kristof Mollu, verkeerskundige veiligheid bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), leggen uit.



Benieuwd naar de nieuwe inrichtingsprincipes? Ga naar wegenverkeer.be/documenten of scan de QR-code.



Waarom zijn de inrichtingsprincipes nodig?

Kristof Mollu: “De principes zorgen voor meer uniformiteit en duidelijkheid. Op termijn moeten lokale wegen in West-Vlaanderen en Limburg er grotendeels hetzelfde uitzien. Met een vergelijkbare indeling, dezelfde voorrangsregels, ... Dat maakt het veel duidelijker voor wegbeheerders én weggebruikers. Het is de eerste keer dat we inrichtingsprincipes maken voor lokale wegen. Vroeger was er geen enkele leidraad.”

Wat moeten lokale besturen met de richtlijnen doen?

Michiel Apers: “De lokale inrichtingsprincipes zijn een stevige houvast voor lokale besturen. Ze kunnen met deze principes aan de slag om lokale wegen vorm te geven. Maar uiteraard blijft het voor een stuk lokaal maatwerk.”

Kristof Mollu: “We hebben principes opgesteld voor twee types lokale wegen: lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Erftoegangswegen zijn het laagste niveau. Bij die wegen ligt de focus op de leefkwaliteit en is de verkeersfunctie ondergeschikt. Lokale ontsluitingswegen staan een stapje hoger. Ze ontsluiten erftoegangswegen en ontsluiten en verbinden wijken en kernen. Voor elk type weg hebben we een zevental principes gedefinieerd.”

Hoe is het proces verlopen om tot de principes te komen?

Michiel Apers: “We willen een zo groot mogelijk draagvlak voor de principes. Daarom hebben we steden en gemeenten van bij het begin betrokken. We hebben gewerkt met een uitgebreide werkgroep, waar naast de VVSG, AWV, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Werkvennootschap, De Lijn, het Departement Omgeving, de Vlaamse

Milieumaatschappij en de Vereniging van Vlaamse Provincies ook heel wat steden en gemeenten in zetelden. Met die werkgroep hebben we een eerste versie van de tekst opgesteld. Tijdens 3 regionale interactieve infosessies en met een uitgebreide digitale enquête konden alle steden en gemeenten opmerkingen en suggesties overmaken. Met die feedback zijn we nog eens aan de slag gegaan. Daarna keurde de raad van bestuur van VVSG de finale versie goed. Dat document zijn de nieuwe inrichtingsprincipes.”

Kristof Mollu: “Bij de inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet en het dragend wegennet had AWV de leiding. Dat is ook logisch, aangezien die wegen doorgaans in het beheer van het Vlaams Gewest zijn. Lokale wegen worden meestal beheerd door lokale besturen. Daarom was nu VVSG de trekker, als vertegenwoordiger van de steden en gemeenten.”

Wat zijn de volgende stappen?

Michiel Apers: “Er is nog wel wat werk aan de winkel. Op basis van de nieuwe inrichtingsprincipes moeten steden en gemeenten hun wegen onderverdelen in de twee types: ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Dat doen ze in hun lokale mobiliteitsplannen en in de nieuwe regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Om de overgang te maken naar de correcte inrichting kunnen gemeenten tijdelijke compenserende maatregelen toepassen. Dat kan van alles zijn: een aanpassing van de snelheidslimiet, snelheidsremmers of signalisatie. Zo is de veiligheid op korte termijn gegarandeerd, in afwachting van een echte herinrichting.”

Kristof Mollu: “Op langere termijn gaan we de inrichtingsprincipes nog verfijnen. In de toekomst worden het concrete ontwerprichtlijnen. De principes zijn vooral een stevige basis om op verder te werken.”

Zoek de verschillen

In de inrichtingsprincipes voor lokale wegen gaat het over twee types wegen: ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Ze hebben veel gelijkenissen, zoals veel aandacht voor leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Maar wat zijn de verschillen?



Ontsluitingswegen

Meer aandacht voor lokale ontsluiting

Op ontsluitingswegen gaat er niet alleen aandacht naar leefkwaliteit. De wegen hebben ook een **beperkte verkeersfunctie**, in tegenstelling tot erftoegangswegen. Ze verbinden wijken en kernen met elkaar. De wegen moeten hier dus ook voor ingericht worden.

Maximaal 70 km/u

De snelheidslimiet op ontsluitingswegen is **30 km/u, 50 km/u of 70 km/u**, afhankelijk van de locatie. De toegelaten snelheid en het ontwerp van de weg worden op elkaar afgestemd.

Voorrangsregeling, rotondes of verkeerslichten

Op kruispunten van ontsluitingswegen geldt **geen voorrang van rechts**. Je werkt best met voorrangsborden, een verkeerslicht of een rotonde, afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en de functie van de weg in het vervoersnetwerk.

Geen eenvakswegen

Bij lokale ontsluitingswegen zijn eenvakswegen niet mogelijk. Conflicten met tegemoetkomend verkeer moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Afhankelijk van de verkeerssituatie kan **een scheiding tussen weggebruikers** nodig zijn, bijvoorbeeld door de aanleg van afgescheiden fietspaden.

Erftoegangswegen

Alle focus op leefkwaliteit

In een erftoegangsweg staat maximale leefkwaliteit, wonen en leven centraal. **De verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt.**

Maximaal 50 km/u

De snelheidslimiet op erftoegangswegen ligt **een stap lager dan op lokale ontsluitingswegen**. Ook buiten de bebouwde kom ligt de limiet op 30 km/u of maximaal 50 km/u.

Voorrang van rechts of voorrangsregeling

Op kruispunten tussen twee erftoegangswegen geldt **voorrang van rechts of een andere voorrangsregeling**. Op een kruising van een erftoegangsweg en een lokale ontsluitingsweg werk je best met voorrangsborden, verkeerslichten of een rotonde, niet met voorrang van rechts.

Gemengd verkeer

Op erftoegangswegen in kernen en binnen de bebouwde kom is gemengd verkeer het uitgangspunt. In dat geval **delen alle weggebruikers wegen en kruispunten** met elkaar. Dat betekent dat er dus geen aparte fietspaden liggen. Fietsers en auto's gebruiken hetzelfde wegvak. Buiten de bebouwde kom kan er wel een scheiding nodig zijn tussen weggebruikers, afhankelijk van de verkeerssituatie.



De nieuwe wegcategorieën

De Vlaamse overheid werkt aan een nieuwe categorisering van ons wegennet. Lokale wegen staan op de onderste trede, erboven staan dragende wegen en hoofdwegen.

Waarom een nieuwe categorisering?

De vorige wegencategorisering dateerde van 1997 en was toe aan een update. Met de nieuwe categorieën wil de Vlaamse overheid zorgen voor **meer samenhang, meer duidelijkheid en vlotter verkeer**. De nieuwe wegencategorisering gaat uit van robuustheid. Dat betekent dat elke categorie van het wegennet altijd haar functie kan vervullen, ook als er files, ongelukken of andere verstoringen zijn. In het nieuwe systeem is er ook een scherper onderscheid tussen wegen voor doorgaand verkeer en wegen voor lokaal verkeer. Zo proberen we **sluipverkeer op lokale wegen te voorkomen**.

Zo was het vroeger

Wegcategorie
Hoofdwegen
Primaire wegen type I
Primaire wegen type II
Secundaire wegen type I
Secundaire wegen type II
Secundaire wegen type III
Lokale wegen type I
Lokale wegen type II
Lokale wegen type III

Zo wordt het

Netwerkniveau	Wegcategorie
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)
	Interlokale wegen (IW)
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)
	Erftoegangswegen



Lees de ontwerprichtlijnen voor het hoofd- en dragend wegennet op wegenverkeer.be/documenten.



Waar staan we nu?

In november 2020 legde de Vlaamse Regering de nieuwe structuur vast. Daarna heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet en het dragend wegennet opgesteld. Nu zijn die principes er ook voor de lokale wegen. **Als volgende stap worden die principes uitgewerkt tot concrete ontwerprichtlijnen of vademecums**. AWV werkt aan de vademecums voor de hoofdwegen, in de toekomst volgen de andere lagen.

Hoe gezond is jouw gemeente?

Het Agentschap Zorg en Gezondheid lanceert de E-HIS-Infographic. **Met deze gratis tool kan je eenvoudig de impact van luchtverontreiniging en verkeerslawaaï in kaart brengen**. De infographic geeft aan waar de meest of minst belaste gebieden in een gemeente of stad liggen.

zorg-en-gezondheid.be/e-his

Al 102 duurzame voertuigen aangekocht via Gestroomd.be

In april 2022 lanceerden de Vlaamse streekinter-communales Gestroomd.be, een aankoopplatform voor duurzame voertuigen. **Sindsdien kochten steden en gemeenten al 102 voertuigen: van veegwagens, bestelwagens en personenwagens tot een elektrische vrachtwagen**. Het platform vermindert de administratieve rompslomp voor lokale besturen en biedt kortingen aan tot wel 40% op de catalogusprijs.

gestroomd.be

Stiptheid blijft grootste aandachtspunt voor De Lijn

De chauffeurs van De Lijn kregen in 2022 opnieuw de beste punten van de reizigers. Stiptheid was dan weer het grootste punt van ontevredenheid. **De algemene tevredenheid ligt op 62,3%, een lichte daling ten opzichte van vorig jaar**. Dat blijkt uit de tevredenheidsmeting van Ipsos in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/persberichten

Centraal fietsregister in de strijd tegen fietsdiefstal

De federale overheid en alle gewesten werken in 2023 een uniform fietsregistratiesysteem uit. **Met dat systeem kunnen fietsers gratis een sticker met unieke code aanvragen en op hun fiets plakken**. Bij diefstal kan je meteen aangifte doen in het systeem. Zodra de lancering dichterbij komt, volgen infosessies om het in detail toe te lichten.

vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten

Workshops Mobilidata voor steden en gemeenten

Van intelligente verkeerslichten tot navigatiesystemen en real-time verkeersmeldingen: Mobilidata gaat op zoek naar innovatieve oplossingen om ons verkeer vlotter, veiliger en duurzamer te maken. **Op 20 april, 21 april en 4 mei organiseren ze workshops voor lokale mobiliteitsprofessionals**. Je leert er meer over het programma en wat het kan betekenen voor jouw stad of gemeente.

mobilidata.be

Agenda

21 maart 2023

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

28 maart 2023

Aanpak VerkeersOnveilige Situaties (AVOS)

29 maart 2023

Lancering toolbox jongeren en lokale mobiliteit Jonge Wegweters (Mechelen)

20 en 21 april 2023

Workshops Mobilidata

21 april 2023

Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets, MOBER en MER

24 april 2023

Opfrissing van de wegcode

25 april 2023

Veilig naar school

4 mei 2023

Workshop Mobilidata

7 mei 2023

Vlaamse Havendag

9 mei 2023

Congres Publieke Ruimte (Antwerpen)

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.



VLAAMS CONGRES VERKEERSVEILIGHEID 2023 **21 MAART** GENT



Kom naar het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2023

Op het #VCV23 stellen we ons de vraag hoe we samen kunnen innoveren naar veilig verkeer. Het wordt weer een niet te missen event, dus blokkeer dinsdag 21 maart in je agenda, schrijf je in via vlaamscongresverkeersveiligheid.be en wees erbij in Flanders Expo Gent.



DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2023 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

