



Vlaanderen  
is wegen en verkeer



# Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen

VERSIE 1.0

AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

# Inhoudstabel

<b>1 Inleiding</b>	3
<b>2 Regionale Wegen (RW)</b>	4
<b>3 Interlokale wegen (IW)</b>	10
<b>4 Bijlage</b>	16



# 1 Inleiding

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Deze nota zal fungeren als een visiedocument voor de inrichting van het robuust wegennet met betrekking tot de Regionale wegen (RW) en de Interlokale wegen (IW). Voor sommige principes wordt er een onderscheid gemaakt tussen wegen gelegen binnen de bebouwde kom (BIBEKO) en wegen buiten de bebouwde kom (BUBEKO). Dit visiedocument kwam tot stand met de inbreng van het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Doorheen de inrichtingsprincipes wordt er regelmatig verwezen naar de hiërarchische wegindeling. Deze figuur kan in de bijlage worden teruggevonden.



## 2 Regionale Wegen (RW)

### OVERZICHT REGIONALE WEGEN:

#### Basisprincipes:

- Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouvrije strook voorzien
- Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

#### Ambities:

- Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Regionale wegen
- Regionale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Een vlotte doorstroming op Regionale wegen wordt nastreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt
- De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Regionale wegen is beperkt



## BASISPRINCIPES VAN REGIONALE WEGEN

### **Basisprincipe: Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers**

Een RW is een openbare weg die is ontworpen voor het verkeersveilig gebruik door alle types van verkeer (kwetsbare verkeersdeelnemers, openbaar vervoer en auto- en vrachtverkeer). De specifieke inrichtingsmogelijkheden van RW zijn afhankelijk van het snelheidsregime en de ligging van de RW (namelijk binnen of buiten de bebouwde kom) en richten zich altijd in de eerste plaats op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.<sup>1</sup>

Er wordt een hiërarchische wegindeling toegepast in relatie tot de functie van de weg in het vervoersnetwerk. Dat wil zeggen dat enerzijds de inrichtingsvereisten in functie van de doorstroming van deze verkeersdeelnemers worden bepaald. En dat bovendien de plaats op de weg van de verkeersdeelnemers wordt bepaald in functie van het toegewezen belang aan de specifieke modus.

Er wordt gestreefd naar maximaal comfort voor het fietsverkeer door te kiezen voor het scheiden van de verkeersstromen op een RW door middel van fietspaden of andere volwaardige alternatieven. De inrichting moet zowel aan kruispunten als aan trajecten inspanningsvriendelijk zijn voor de fietser.

Aangezien Regionale wegen vaak een belangrijke rol spelen voor het vrachtverkeer en bovendien afhankelijk van de plaatselijke situatie als backbone kunnen dienen voor het hoofdwegennet, zal de rijbaan per definitie gedimensioneerd worden op het vrachtverkeer.

### **Basisprincipe: De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)**

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en in het kader van de harmonisering van de snelheidslimieten is het aangewezen om eenduidige en uniforme snelheidsregimes te hanteren en het snelheidsregime en de ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op elkaar af te stemmen (op uitzondering van de variabele zone 30 schoolomgevingen).

Buiten de bebouwde kom is de snelheid voor een RW in principe één stap lager dan op een Vlaamse hoofdweg (VHW) en bedraagt deze bijgevolg 70 km/h. Binnen de bebouwde kom is de snelheid van een RW opnieuw één stap lager en dus 50 km/h. Afwijkingen naar een hogere of lagere ontwerpsnelheid en snelheidslimiet kunnen gemotiveerd worden vanuit de conflictdichtheid (bebouwingsdichtheid), de aan-/afwezigheid van fietsvoorzieningen en de densiteit van het fietsverkeer, punctuele omstandigheden, de aanwezigheid van obstakels, de aanwezigheid van specifieke verkeersdeelnemers en de inpassing in de ruimte.

<sup>1</sup>Dit betekent bijvoorbeeld dat op een RW buiten de bebouwde kom (70 km/h) er een vrijliggend fietspad wordt aangelegd terwijl dit binnen de bebouwde kom (50 km/h) een aanliggend fietspad is.

## **Basisprincipe: Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld**

Voor de kruising of uitwisseling van een RW met het hoofdwegennet wordt verwezen naar de brochure "Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen".

Onderstaande principes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.

De uitwisseling van verkeer tussen een RW en een andere RW of een IW gebeurt verkeerslichtengeregeld (maximaal conflictvrij) of via een rotonde. Het aantal aansluitingen van lokale wegen op een een RW dient beperkt te blijven. Indien er een uitwisseling is, gebeurt deze rekening houdend met de intensiteiten, de doorstroming en de verkeersveiligheid verkeerslichtengeregeld, via een rotonde 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.

Het openbaar vervoer volgt dezelfde voorrangsregeling als het gemotoriseerd verkeer. Hierbij zal rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer. Dit kan gebeuren via verschillende maatregelen zoals verkeerslichtenbeïnvloeding, filevrije toestroom ... De kruising van een RW met het spoornet gebeurt bij voorkeur ongelijkvloers. Indien dit niet mogelijk is, dient er minimaal een actieve signalisatie met afsluiting (slagbomen) voorzien te worden.

Indien er een kruising is tussen een RW en het fietsnetwerk, wordt er een onderscheid gemaakt volgens het belang van het fietsnetwerk:

- Fietssnelwegen: Kruisingen met fietssnelwegen gebeuren ongelijkvloers of lichtengeregeld. Indien er een kernnetlijn van het openbaar vervoer op de RW aanwezig is en de afwikkeling is lichtengeregeld, krijgt het openbaar vervoer maximale doorstroming gevolgd door de fietssnelweg. Indien er geen kernnetlijn aanwezig is, krijgt de fietssnelweg prioritaire doorstroming.
- Bovenlokale functionele fietsroutes: Kruisingen met bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) zijn in dalende volgorde van voorkeur lichtengeregeld (maximaal conflictvrij met prioritaire doorstroming voor gemotoriseerd verkeer), ontworpen als een rotonde, beveiligd door middel van een oversteek met middeneiland met BFF uit de voorrang of via een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij de RW voorrang heeft. Intensiteiten van het fietsverkeer of gemotoriseerd verkeer kunnen een ongelijkvloerse kruising verantwoorden.
- Lokale of andere fietsroutes: Lokale of andere fietsroutes die kruisen met de RW sluiten aan via een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij de RW voorrang heeft. Intensiteiten van het fietsverkeer of gemotoriseerd verkeer kunnen een andere oplossing verantwoorden.

Op een RW worden voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) in eerste instantie ter hoogte van de kruispunten (verkeerslichtengeregeld, rotonde of voorrangsgeregeld) aangelegd. Buiten de bebouwde kom worden bij voorkeur geen afzonderlijke of solitaire voetgangersoversteekplaatsen aangelegd tenzij dit gemotiveerd kan worden vanuit de omgeving (belangrijke bushalte, aantrekkingspool,...). Binnen de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten wel solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. Bij de inplanting van een solitaire voetgangersoversteek dient extra aandacht te gaan naar een verkeersveilige locatiekeuze en inrichting.

### **Basisprincipe: Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien**

Voor de gewestwegen, zoals bedoeld in het Rooilijnendecreet, is er het voornemen om buiten de bebouwde kom via een toekomstig uitvoeringsbesluit een achteruitbouwstrook van 8 meter in te voeren.<sup>2</sup> Dit toekomstig Besluit van de Vlaamse Regering zal dan een direct werkende norm zijn waarop AWV zich in haar advies kan baseren, en waarmee de vergunningverlener rekening moet houden.

### **Basisprincipe: Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen**

Een RW is binnen en buiten de bebouwde kom standaard een 1x2 openbare weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen. In specifieke gevallen als de verkeerssituatie het wenst - bijvoorbeeld in functie van hoge intensiteiten - kan een RW als een 2x1 of 2x2 openbare weg worden ontworpen waarbij de rijrichting fysiek wordt gescheiden.



<sup>2</sup>In KB's van 1934 was een achteruitbouwstrook van 8 meter voorzien. Deze KB's werden opgeheven. Er wordt naar gestreefd om de maatvoering in het toekomstige BVR opnieuw op deze 8 meter te aligneren.

## AMBITIES VAN REGIONALE WEGEN

### **Ambitie: Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Regionale wegen**

Buiten de bebouwde kom wordt er voor een RW gestreefd om zo weinig mogelijk rechtstreekse toegangen te hebben tot aanpalende eigendommen. Ventwegen, geclusterde aansluitingen, aansluiting op weg van lagere categorie en rechts-in-rechts-uit zijn oplossingsmogelijkheden. Langsparkeren wordt op een RW buiten de bebouwde kom vermeden en dient in een ruimere context bekeken te worden.

Binnen de bebouwde kom zijn erftoegangen - rekening houdend met de verkeersveiligheid en de doorstroming op de RW - wel mogelijk maar wordt voor nieuwe ontwikkelingen de voorkeur gegeven aan een clustering. Langsparkeren voor personenwagens op een RW binnen de bebouwde kom kan indien dit ontwerpmaatig en veilig kan worden ingepast en indien dit past binnen het parkeerbeleid in de omgeving en de gemeente. Dit betekent dat bij het ontwerp in eerste instantie wordt rekening gehouden met het toewijzen van de gepaste ruimte in functie van alle verplaatsingsmodi en pas in tweede orde rekening wordt gehouden met het parkeren van voertuigen. Als er toch gekozen wordt voor het voorzien van parkeerplaatsen, moet er tevens rekening gehouden worden met het aanbieden van fietsparkeerplaatsen.

### **Ambitie: Regionale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving**

Bij het ontwerp van een RW worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving.

De 10 kernkwaliteiten kunnen telkens gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- Gezondheid: bij het ontwerp moet maximaal getracht worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en moet getracht worden om de overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door o.a. toepassing van een stille wegverharding, optimalisatie van de ritdynamiek (vlotte doorstroming, zoveel mogelijk vermijden van stop- en startbewegingen), de inplanting van het traject (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies) en een goede dimensionering van de weg (vermijden dat nieuwe street canyons gecreëerd worden, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden, indien er een tunnel/overkapping wordt voorzien dienen de tunnelopeningen ver van de bebouwing te zijn). Het ontwerp houdt rekening met een oordeelkundige verlichting waarbij enkel wordt verlicht waar en wanneer nodig.
- Waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap: het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, de karakteristieken van het landschap en de cultuurhistorische waarden.
- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit: het ontwerp dient rekening te houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren door middel van bijvoorbeeld open grachten, ecoducten en overige ontsnipperende maatregelen.



### **Ambitie: Een vlotte doorstroming op Regionale wegen wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt**

De RW vormen (samen met de hoofdwegen) de regionale mazen en vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionaal niveau. Omwille van de verbindende functie is de doorstroming belangrijk en moet het ontwerp voorzien in een voldoende continuïteit en moet men op RW kunnen terugvallen bij verstoringen op het hoofdwegennet. Ook het vrachtverkeer moet via het dragend netwerk, en dus via de RW, geleid kunnen worden.

Op RW wordt gestreefd naar een maximale doorstroming volgens de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. De doorstroming dient gekoppeld te zijn aan een verkeersveilige omgeving waardoor de stimulans wordt gecreëerd om het sluisverkeer te verminderen. Door een doordachte selectie van de verschillende netwerken, kunnen (conflicterende) verkeersstromen gescheiden worden. Het ontwerp van een RW ambeert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer om een hoge betrouwbaarheid en efficiënte dienstverlening aan de reiziger aan te bieden. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer bedraagt voor alle cadanslijnen van het kernnet en het aanvullende net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Om deze ambities te realiseren wordt het aantal aansluitingen op RW beperkt gehouden.

### **Ambitie: De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Regionale wegen is beperkt**

Naast een ontwerpsnelheid en een snelheidslimiet, wordt er een ambitieniveau opgenomen voor wat betreft de filekans. Op RW 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 en 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).

Voor het kruisend fietsverkeer dient de maximale wachttijd beperkt te zijn en wordt er rekening gehouden met een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer volgens de hiërarchische wegindeling.

### 3 Interlokale wegen (IW)

#### OVERZICHT INTERLOKALE WEGEN:

##### Basisprincipes:

- Interlokale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Interlokale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregd, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregd
- Langs Interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien
- Interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

##### Ambities:

- Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Interlokale wegen
- Interlokale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Een vlotte doorstroming op Interlokale wegen wordt nastreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt
- De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Interlokale wegen is beperkt



## BASISPRINCIPES VAN INTERLOKALE WEGEN

### **Basisprincipe: Interlokale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers**

Een IW is - net zoals een RW - een openbare weg die is ontworpen voor het verkeersveilig gebruik door alle types van verkeer (kwetsbare verkeersdeelnemers, openbaar vervoer en auto- en vrachtverkeer). De specifieke inrichtingsmogelijkheden van IW zijn - net zoals een RW - afhankelijk van het snelheidsregime en de ligging van de IW (namelijk binnen of buiten de bebouwde kom) en richten zich altijd in de eerste plaats op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.<sup>3</sup>

Er wordt een hiërarchische wegindeling toegepast in relatie tot de functie van de weg in het vervoersnetwerk. Dat wil zeggen dat enerzijds de inrichtingsvereisten in functie van de doorstroming van deze verkeersdeelnemers worden bepaald. En dat bovendien de plaats op de weg van de verkeersdeelnemers wordt bepaald in functie van het toegewezen belang aan de specifieke modus.

Er wordt gestreefd naar maximaal comfort voor het fietsverkeer door te kiezen voor het scheiden van de verkeersstromen op een IW door middel van fietspaden of andere volwaardige alternatieven. De inrichting moet zowel aan kruispunten als trajecten inspanningsvriendelijk zijn voor de fietser.

Aangezien interlokale wegen een rol kunnen spelen voor het vrachtverkeer, zal de rijbaan van interlokale wegen ook gedimensioneerd worden op het vrachtverkeer.

### **Basisprincipe: De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Interlokale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)**

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en in het kader van de harmonisering van de snelheidslimieten is het aangewezen om eenduidige en uniforme snelheidsregimes te hanteren en het snelheidsregime en de ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op elkaar af te stemmen (op uitzondering van de variabele zone 30 schoolomgevingen).

Buiten de bebouwde kom is de snelheid voor een IW - net zoals voor een RW - in principe één stap lager dan op een Vlaamse hoofdweg (VHW) en bedraagt deze bijgevolg 70 km/h. Binnen de bebouwde kom is de snelheid van een IW opnieuw één stap lager en dus 50 km/h. Afwijkingen naar een hogere of lagere ontwerpsnelheid en snelheidslimiet kunnen gemotiveerd worden vanuit de conflictdichtheid (bebouwingsdichtheid), de aan-/afwezigheid van fietsvoorzieningen en de densiteit van het fietsverkeer, punctuele omstandigheden, de aanwezigheid van obstakels, de aanwezigheid van specifieke verkeersdeelnemers en de inpassing in de ruimte.

<sup>3</sup>Dit betekent bijvoorbeeld dat op een IW buiten de bebouwde kom (70 km/h) er een vrijliggend fietspad wordt aangelegd terwijl dit binnen de bebouwde kom (50 km/h) een aanliggend fietspad is.

## **Basisprincipe: Kruispunten op Interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld**

Voor de kruising of uitwisseling van een IW met het hoofdwegennet wordt verwezen naar de brochure "Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen".

Onderstaande principes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.

De uitwisseling van verkeer tussen een IW en een andere IW of een RW 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.

Het openbaar vervoer volgt dezelfde voorrangsregeling als het gemotoriseerd verkeer. Hierbij zal rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer. Dit kan gebeuren via verschillende maatregelen zoals verkeerslichtenbeïnvloeding, filevrije toestroom ... De kruising van een IW met het spoornet gebeurt bij voorkeur ongelijkvloers. Indien dit niet mogelijk is, dient er minimaal een actieve signalisatie met afsluiting (slagbomen) voorzien te worden.

Indien er een kruising is tussen een IW en het fietsnetwerk, wordt er een onderscheid gemaakt volgens het belang van het fietsnetwerk:

- Fietssnelwegen: Kruisingen met fietssnelwegen gebeuren ongelijkvloers of lichtengeregeld. Indien er een kernnetlijn van het openbaar vervoer op de IW aanwezig is en de afwikkeling is lichtengeregeld, krijgt het openbaar vervoer maximale doorstroming gevolgd door de fietssnelweg. Indien er geen kernnetlijn aanwezig is, krijgt de fietssnelweg prioritaire doorstroming.
- Bovenlokale functionele fietsroutes: Kruisingen met bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) zijn in dalende volgorde van voorkeur lichtengeregeld (maximaal conflictvrij met prioritaire doorstroming voor het openbaar vervoer gevolgd door het BFF), ontworpen als een rotonde, beveiligd door middel van een oversteek met middeneiland met BFF uit de voorrang of via een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij de IW voorrang heeft. Intensiteiten van het fietsverkeer of gemotoriseerd verkeer kunnen een ongelijkvloerse kruising verantwoorden.
- Lokale of andere fietsroutes: Lokale of andere fietsroutes die kruisen met de IW sluiten aan via een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij de IW voorrang heeft. Intensiteiten van het fietsverkeer of gemotoriseerd verkeer kunnen een andere oplossing verantwoorden.

Op een IW worden voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) in eerste instantie ter hoogte van de kruispunten (verkeerslichtengeregeld, rotonde of voorrangsgeregeld) aangelegd. Buiten de bebouwde kom worden bij voorkeur geen afzonderlijke of solitaire voetgangersoversteekplaatsen aangelegd tenzij dit gemotiveerd kan worden vanuit de omgeving (belangrijke bushalte, aantrekkingspool,...). Binnen de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten wel solitaire voetgangersoversteeken worden aangebracht. Bij de inplanting van een solitaire voetgangersoversteek dient extra aandacht te gaan naar een verkeersveilige locatiekeuze en inrichting.



#### **Basisprincipe: Langs Interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien**

Voor de gewestwegen, zoals bedoeld in het Rooilijnendecreet, is er het voornemen om buiten de bebouwde kom via een toekomstig uitvoeringsbesluit een achteruitbouwstrook van 8 meter in te voeren.<sup>4</sup> Dit toekomstig Besluit van de Vlaamse Regering zal dan een direct werkende norm zijn waarop AWV zich in haar advies kan baseren, en waarmee de vergunningverlener rekening moet houden.

#### **Basisprincipe: Interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen**

Een IW is - net zoals een RW - binnen en buiten de bebouwde kom standaard een 1x2 openbare weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen. In specifieke gevallen als de verkeerssituatie het wenst - bijvoorbeeld in functie van hoge intensiteiten - kan een IW als een 2x1 of 2x2 openbare weg worden ontworpen waarbij de rijrichting fysiek wordt gescheiden.

<sup>4</sup>In KB's van 1934 was een achteruitbouwstrook van 8 meter voorzien. Deze KB's werden opgeheven. Er wordt naar gestreefd om de maatvoering in het toekomstige BVR opnieuw op deze 8 meter te aligneren.

## AMBITIES VAN INTERLOKALE WEGEN

### **Ambitie: Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Interlokale wegen**

Buiten de bebouwde kom wordt er voor een IW - net zoals voor een RW - gestreefd om zo weinig mogelijk rechtstreekse toegangen te hebben tot aanpalende eigendommen. Ventwegen, geclusterde aansluitingen, aansluiting op weg van lagere categorie en rechts-in-rechts-uit zijn oplossingsmogelijkheden. Langsparkeren wordt op een IW buiten de bebouwde kom vermeden en dient in een ruimere context bekeken te worden.

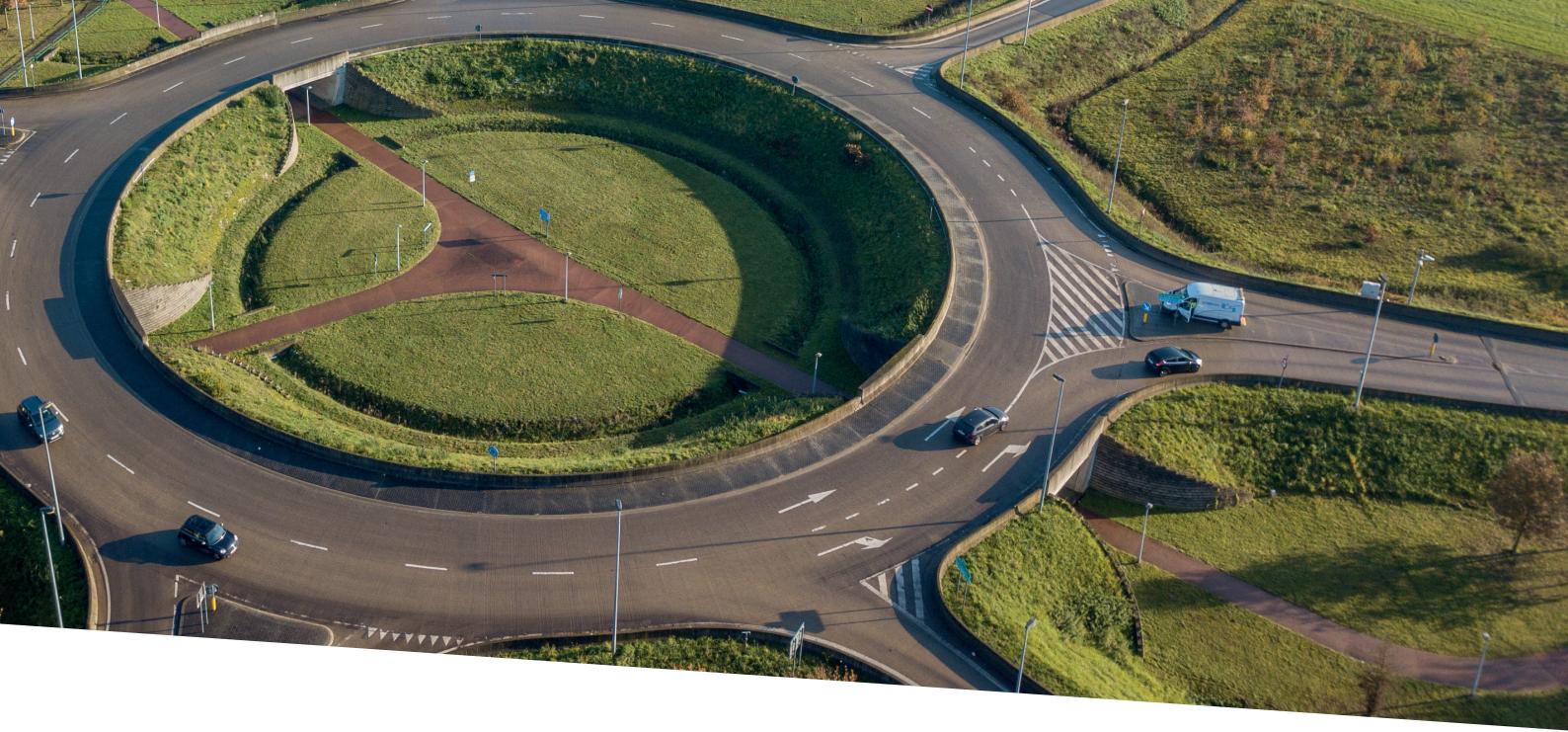
Binnen de bebouwde kom zijn erftoegangen - rekening houdend met de verkeersveiligheid en de doorstroming op de IW - wel mogelijk maar wordt voor nieuwe ontwikkelingen de voorkeur gegeven aan een clustering. Langsparkeren voor personenwagens op een IW binnen de bebouwde kom kan indien dit ontwerpmaatig en veilig kan worden ingepast en indien dit past binnen het parkeerbeleid in de omgeving en de gemeente. Dit betekent dat bij het ontwerp in eerste instantie wordt rekening gehouden met het toewijzen van de gepaste ruimte in functie van alle verplaatsingsmodi en pas in tweede orde rekening wordt gehouden met het parkeren van voertuigen. Als er toch gekozen wordt voor het voorzien van parkeerplaatsen, moet er tevens rekening gehouden worden met het aanbieden van fietsparkeerplaatsen.

### **Ambitie: Interlokale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving**

Bij het ontwerp van een IW - net zoals bij een RW - worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving.

De 10 kernkwaliteiten kunnen telkens gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- Gezondheid: bij het ontwerp moet maximaal getracht worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en moet getracht worden om de overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door o.a. toepassing van een stille wegverharding, optimalisatie van de ritdynamiek (vlotte doorstroming, zoveel mogelijk vermijden van stop- en startbewegingen), de inplanting van het traject (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies) en een goede dimensionering van de weg (vermijden dat nieuwe street canyons gecreëerd worden, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden, indien er een tunnel/overkapping wordt voorzien dienen de tunnelopeningen ver van de bebouwing te zijn). Het ontwerp houdt rekening met een oordeelkundige verlichting waarbij enkel wordt verlicht waar en wanneer nodig.
- Waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap: het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, de karakteristieken van het landschap en de cultuurhistorische waarden.
- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit: het ontwerp dient rekening te houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren door middel van bijvoorbeeld open grachten, ecoducten en overige ontsnipperende maatregelen.



### **Ambitie: Een vlotte doorstroming op Interlokale wegen wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt**

De IW vormen de interlokale mazen en ze verbinden niet-aanpalende gemeenten. Omwille van de verbindende functie is de doorstroming belangrijk en moet het ontwerp voorzien in een voldoende continuïteit en moet men op IW kunnen terugvallen bij verstoringen op het hogere wegennet. Ook het vrachtverkeer moet via het dragend netwerk, en dus via de IW, geleid kunnen worden.

Op IW wordt - net zoals op RW - gestreefd naar een maximale doorstroming volgens de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. De doorstroming dient gekoppeld te zijn aan een verkeersveilige omgeving waardoor de stimulans wordt gecreëerd om het sluipverkeer te verminderen. Door een doordachte selectie van de verschillende netwerken, kunnen (conflicterende) verkeersstromen gescheiden worden. Het ontwerp van een IW ambiert - net zoals bij een RW - een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer om een hoge betrouwbaarheid en efficiënte dienstverlening aan de reiziger aan te bieden. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer bedraagt voor alle cadanslijnen van het kernnet en het aanvullende net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Om deze ambities te garanderen wordt het aantal aansluitingen op IW beperkt gehouden.

### **Ambitie: De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Interlokale wegen is beperkt**

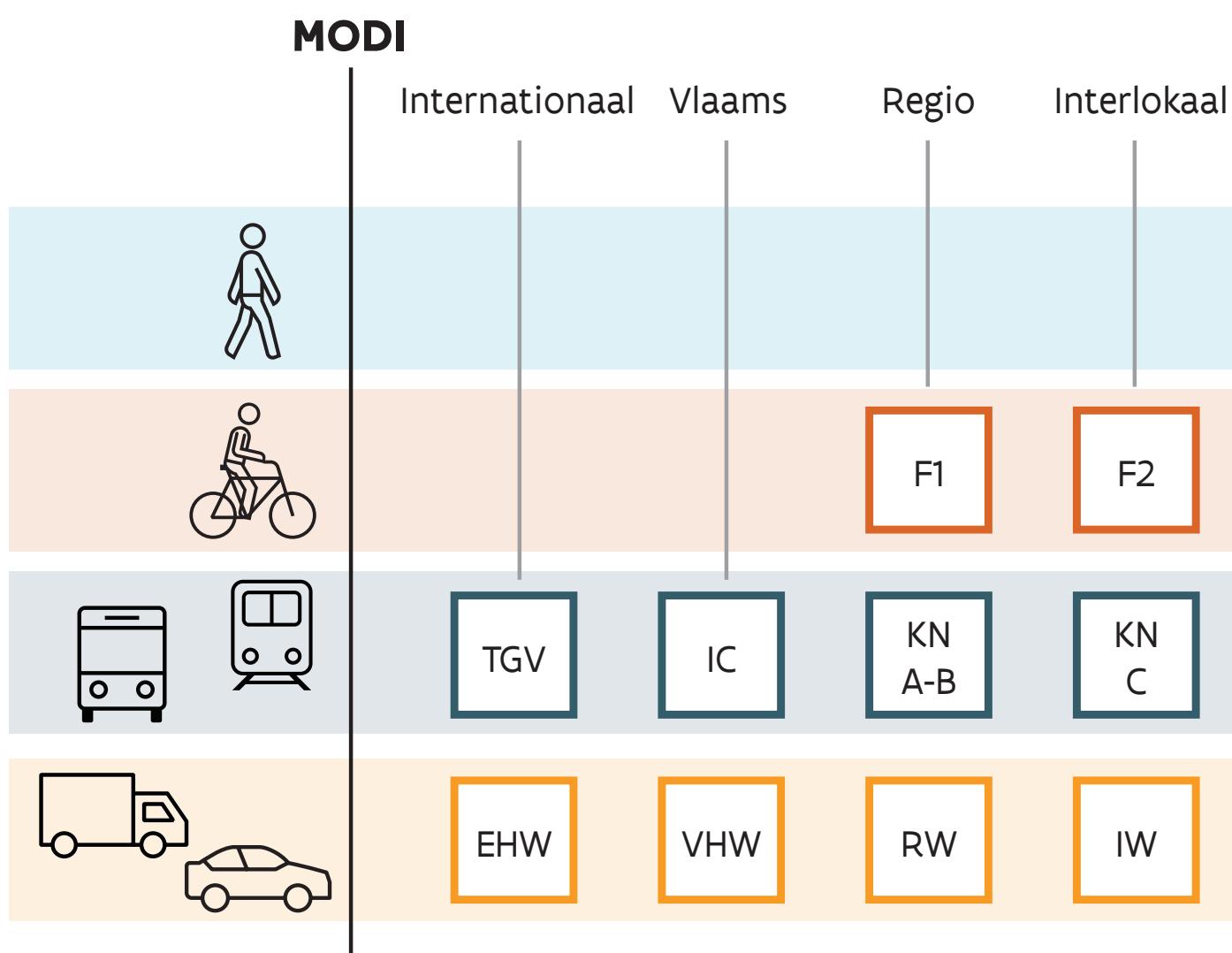
Naast een ontwerpsnelheid en een snelheidslimiet, wordt er een ambitieniveau opgenomen voor wat betreft de filekans. Op IW - net zoals op RW - wordt voor het gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer, exclusief openbaar vervoer) buiten de bebouwde kom gestreefd naar een gemiddelde afwikkelings-snelheid van 50 km/h tijdens de ochtendspits en 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).

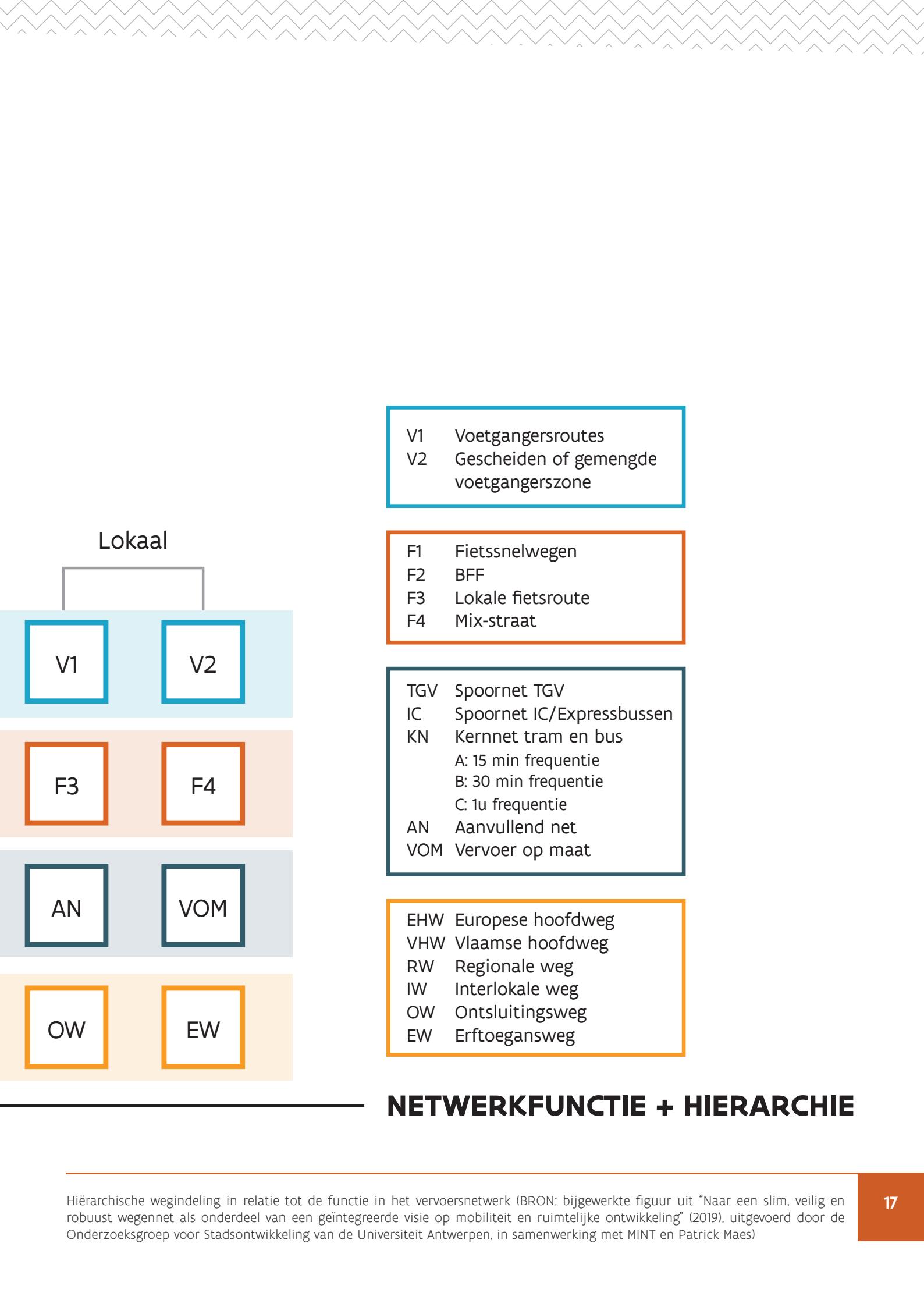
Voor het kruisend fietsverkeer dient de maximale wachttijd beperkt te zijn en wordt er rekening gehouden met een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer volgens de hiërachische wegindeling.

## 4 Bijlage

Doorheen de inrichtingsprincipes wordt er regelmatig verwezen naar de hiërarchische wegindeling. Hiermee wordt onderstaande figuur bedoeld die een herwerking is uit de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling". De figuur toont de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Tegelijkertijd positioneert de figuur ook de netwerkniveaus van andere vervoersmodi (voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer) ten opzichte van het nieuw netwerkconcept om de multimodaliteit ervan te bekraftigen. De regionale functie die bijvoorbeeld een regionale weg voor het auto- en vrachtverkeer vervult, staat op hetzelfde niveau als functie van het kernnet A of B voor het openbaar vervoer en een fietssnelweg voor het fietsverkeer.

In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur samen met het STOP-principe gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp, worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.





## NETWERKFUNCTIE + HIERARCHIE

Hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (BRON: bijgewerkte figuur uit "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling" (2019), uitgevoerd door de Onderzoeksgrond voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes)



**AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER**

**AFDELING VERKEER, WEGSYSTEMEN EN TELEMATICA**

Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20 bus 4  
1000 Brussel  
Tel. 02/553 78 02

wegenenverkeer.be  
verkeer.wegsystemen.telematica@mow.vlaanderen.be