

Doorgankelijkheid versus toegankelijkheid in interlokale zones Hoe leefbaarheid en veiligheid garanderen?

Opleidingen VSV
Online Infomoment Nieuwe Wegencategorisering 02/10/2020
Arch. Valère Donné - Verkeersveiligheidsauditor

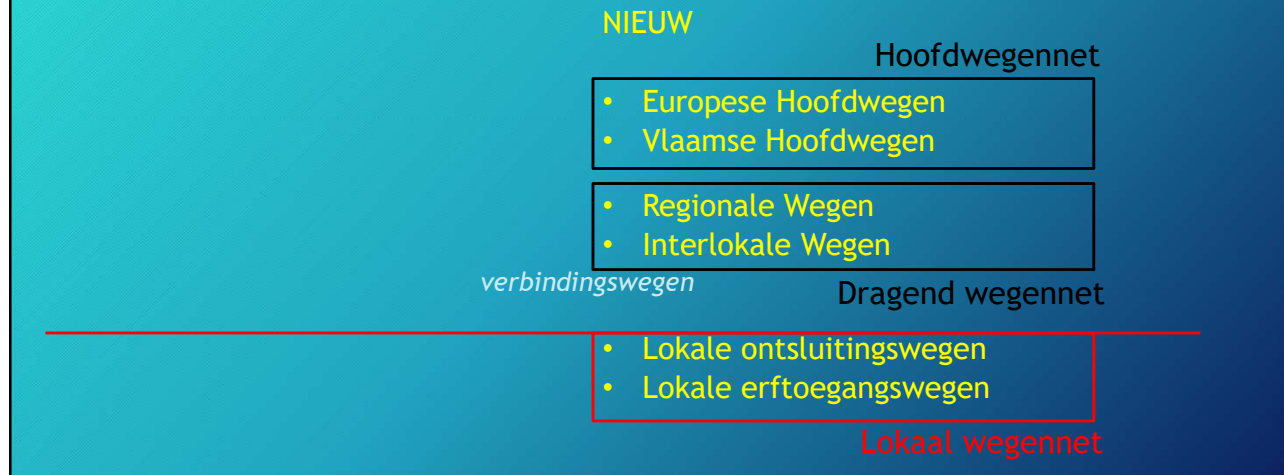
1

Doorgankelijkheid versus toegankelijkheid in interlokale zones Hoe leefbaarheid en veiligheid garanderen?

- Kadering binnen het robuust wegennet
- Routekeuze in de praktijk: hoe sturen?
- Interlokale zones: functie en doelstelling
- Mogelijke maatregelen om doorgaand verkeer te weren

2

Het robuust wegennet zal bestaan uit de volgende wegcategorisering



3

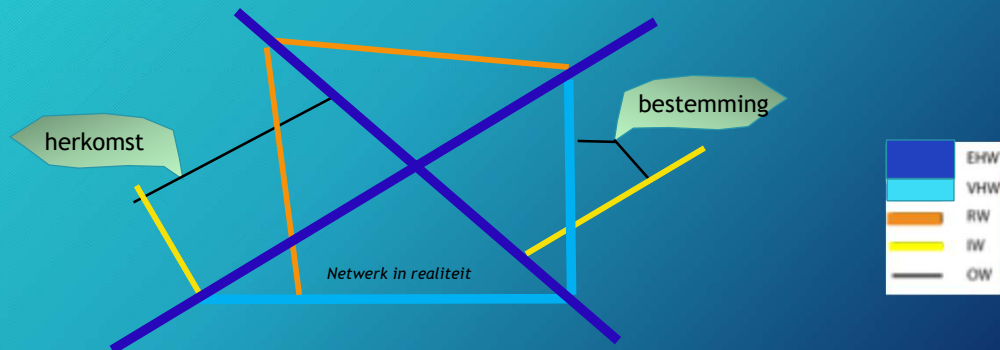
Lokale wegen

- De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie meer toegewezen gekregen. Deze functie is voorbehouden voor het hogere wegennet.
- Lokale wegen zijn bedoeld voor lokaal verkeer, dat is verkeer op korte afstand.
- Wegen die enkel verbindingen leggen tussen twee aanpalende gemeenten onderling worden nog als lokale wegen beschouwd.
- **TIP:**
In de lopende herzieningen van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen bij voorkeur geen lokale I wegen meer te selecteren.

4

Routekeuze in een netwerk

De nieuwe wegencategorisering laat verschillende routekeuzes mogelijk.



Enkel in de maas van de herkomst en bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden.

5

Routekeuze: hoe gaat men de cascade sturen?

- **Regulier regime:**

rit naar andere maas/raster: via Europees hoofdwegennet, geen maasdoorsnijding toegestaan (idem in het RSV)

- **Bij calamiteiten:**

bestemming binnen dezelfde maas: gebruik dragend netwerk
geldt dit ook voor bestemmingen in aanpalende mazen?
bestemming in een andere maas: ? maasdoorsnijding enkel via VHW
wat indien er geen vlaamse hoofdweg aanwezig is maar wel een regionale weg?

- RSV was zeer streng in concept maar werd niet volledig gerealiseerd zowel m.b.t. weginrichting, signalisatie als routekeuze.

- Studie omschrijft regels, decreet (nog) niet.
Hoe gaat men eventuele routekeuze sturen, afdwingen, handhaven?
Stimuleren door weginrichting en signalisatie is de eerste taak,
Vandaag stuurt vaak de routeplanner onze route op basis van wegkenmerken en gebruik.



6



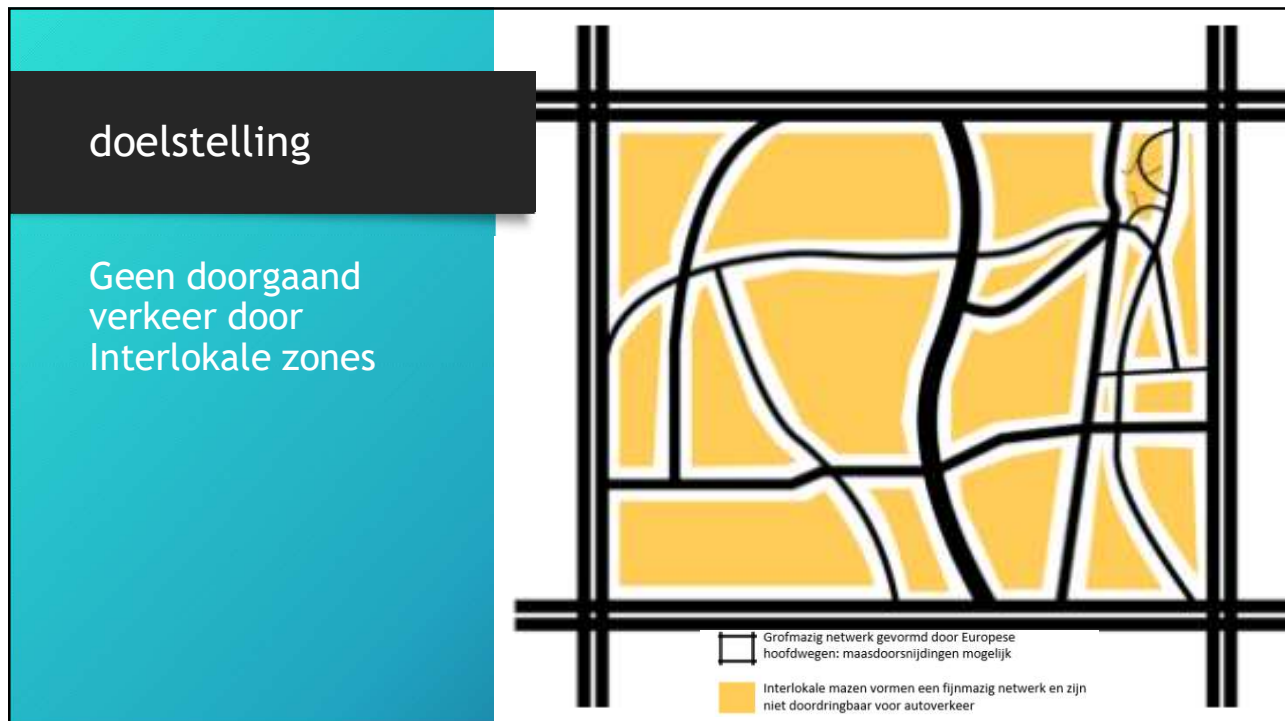
7



8



9

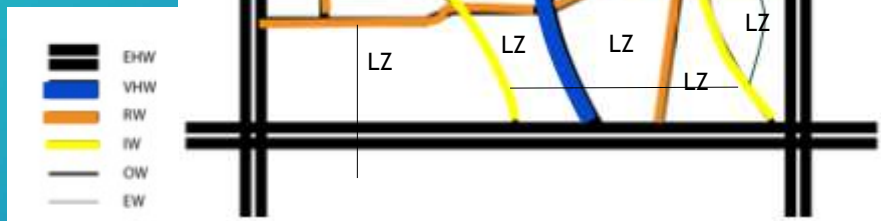


10

(Inter)lokale zones in het wegennet

- De zones tussen verbindingswegen bevatten idealiter enkel boomstructuren.

In realiteit zijn er nog doorgaande verbindingen op lokale wegen.



11

Visie op (inter)lokale zones

- Zijn zones met enkel lokale wegen, ingesloten door verbindingswegen van het hogere wegennet.
- Deze zones zijn interlokaal omdat ze gemeentegrensoverschrijdend kunnen zijn.
- Het hogere netwerk van verbindingswegen vormt een rasterstructuur met een zekere maaswijdte. De gebieden binnen dit raster noemen we in de regionale mobiliteitsplannen: de interlokale zones.
De vervoerregio legt de interlokale zones vast door de selectie van regionale en interlokale wegen. *(in samenspraak met de lokale besturen)*
- De lokale wegen binnen een raster horen in de toekomst boomstructuren te vormen: steeds verder gaande vertakkingen die uiteindelijk doodlopen en dus geen doorgaande verbindingen vormen tussen de grenzen van het raster.
- Het lokale netwerk mag niet gebruikt worden voor doorgaand verkeer. Dit verkeer is ongewenst en wordt beschouwd als sluipverkeer. Het vormt een overlast voor het lokale netwerk en de leefbaarheid. Maatregelen om het doorgaand verkeer te weren uit de interlokale zones zijn nodig.

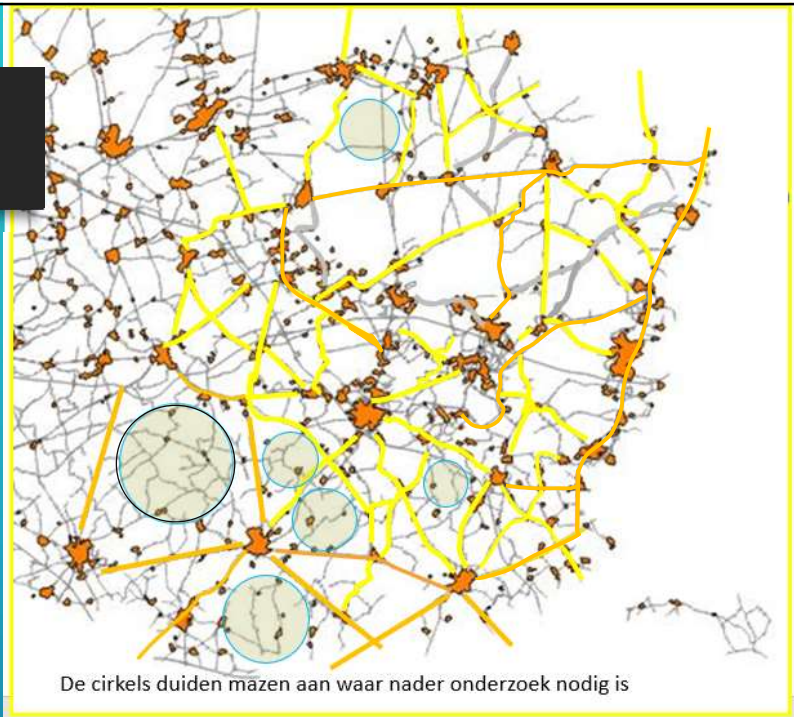
12

VRR: Selectie van interlokale wegen

(Beeld: Fictieve selectie van de verbindingswegen van het dragend wegennet)

Aandachtspunt:

- de maaswijdte van een interlokale maas
- Hoe groter de maas hoe meer kans op maasdoorsnijding (lees sluipverkeer)



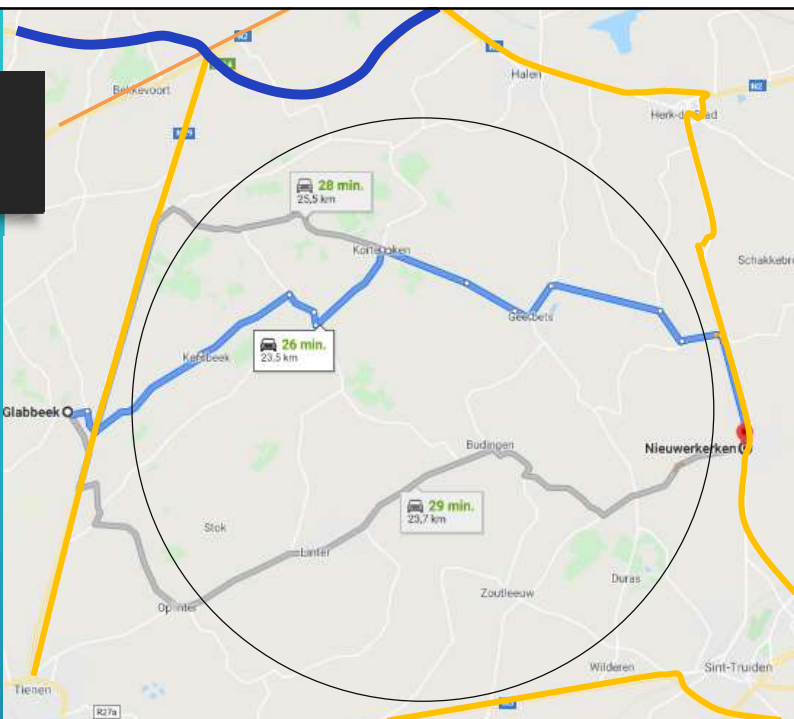
13

Analyse van grote interlokale mazen

Eventuele bijkomende selecties van interlokale wegen te bespreken met betrokken gemeenten op basis van gebruik, routes OV enz.

Voorbeeld:
Maas tussen regionale wegen

- Bekkevoort
- Herk-de-Stad
- St.-Truiden
- Tienen



14

Algemene inrichtingsprincipes voor (inter)lokale zones

- Duidelijk signaal geven dat men in een ander gebied komt: poorten
- Bij voorkeur geen doorgaande wegen laten bestaan
- Alle kenmerken van verbindingswegen vermijden op lokale wegen
- Reistijd door de zone langer maken dan via verbindingswegen
- Indien nodig hardere maatregelen nemen (controle, knip..)
- Ingrepen moeten veilig zijn
- Maatvoering aanpassen, afgestemd op gebruik en lagere snelheid
- Modal shift in de zone bevorderen: fietsverbindingen voorop
- Schoolomgevingen en kruispunten op schoolroutes maximaal beschermen

15

Mogelijke maatregelen

4 groepen:

1. Sensibilisering - visievorming
2. Verkeersplanologische maatregelen
3. Infrastructurele maatregelen
4. Ondersteunende maatregelen (wegcode en andere)

16

1. Sensibilisering en visievorming

- Doelstelling wegcategorisering: geen doorgang door lokale zones
- Alle gemeenten binnen een zone ondersteunen de uitvoering van deze visie die past in het regionaal mobiliteitsplan
- Sluipverkeer moet gezien worden als een ongewenste routekeuze
- Standaarden voor de inrichting van lokale wegen opstellen
- Bijzondere aandacht voor landelijke zones
- Voorbeeldprojecten realiseren

17

2. Verkeersplanologische maatregelen

- Lokale vrachtroutes aanduiden
- aantal ontsluitingen vanaf verbindingswegen beperken
- Duidelijke toegangen tot de lokale zone
- Enkel rechts in/-uit bij aansluitingen
- Duidelijke wegenhiërarchie in het wegbeeld
- Circulatiemaatregelen
- Eenrichtingsstraten
- Doodlopende straten/knip
- Gemengd verkeer
- Parkeren op straat

18

3. Infrastructurele maatregelen

- Poorten
- In-/uitritconstructie
- fietssuggestiestroken
- Verticale snelheidsremmers: drempel, plateau, berlijnse kussens
- Asverschuivingen
- Wegversmalling
- Wegen een kritische maat geven
- Tractorsluis/cartervanger
- Slagboom/verzinkpaaltje
- Zandbak
- Ontharding van wegen

19

4. Ondersteunende maatregelen (verkeersreglementering) Signalisatie/verkeersborden

- Vrachtverkeer weren (gewichtsbeperving +3,5T)
- Zone 50
- Zone 30
- Fietsstraat/Fietszone
- Woonerf
- Speelstraat
- C1 verboden rijrichting (met onderbord)
- C3 verboden toegang voor alle bestuurders (met onderbord)

20

4. Ondersteunende maatregelen (andere)

- Betere samenhang verkeersborden - omgeving
- Tweezijdige opstelling van verkeersborden
- Grootte van de borden (geen afwijking naar kleiner)
- Portalen
- Groen
- Routeplanners worden door de overheid gevraagd om gebruik van lokale wegen onderweg uit te sluiten
- Handhaving:
 - ANPR-camera's (trajectcontrole - snelheid)
 - politiecontrole

21

Veel succes met de toepassing!

22