

EEN NIEUWE AANPAK VOOR

LANDELIJKE WEGEN

HET FUNCTIETOEKENINGSPLAN

COLOFON

Auteur: Liesbet Belmans

Met medewerking van Sabine Gheysen

Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen. Het functietoekeningsplan is gebaseerd op de rapporten Functietoekeningsplan voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's, partim Regio Schelde-Leie. Eindrapport en Functietoekeningsplan voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's, partim Regio Brechtse Heide. Eindrapport, opgesteld door MINT nv & Omgeving cvba, in opdracht van de Vlaamse Landmaatschappij.

D/2013/8132/28

ISBN 978-2-509-01603-4

NUR 820

© Uitgeverij Politeia nv

Ravensteingalerij 28

1000 Brussel

Tel. (02) 289 26 10

Fax (02) 289 26 19

info@politeia.be

www.politeia.be

Foto's: **Cover, p. 13:** Vlaamse Landmaatschappij - **p. 11, p. 15:** Daniël Geeraerts - **p. 31:** Gemeente Oosterzele - **p. 34:** Belgische Boerenbond - Gemeente Gavere - **p. 35, 36, 38, 39, 40, 42, 51:** Liesbet Belmans - **p. 37:** Gemeente Olen - **p. 41:** Gemeente Oosterzele - Gemeente Sint-Niklaas - **p. 49:** Gemeente Gavere - Vlaamse Landmaatschappij - **p. 50:** Gemeente Oostkamp - Liesbet Belmans

Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke, voorafgaande en schriftelijke toestemming van de auteur(s), de redactie en de uitgever.

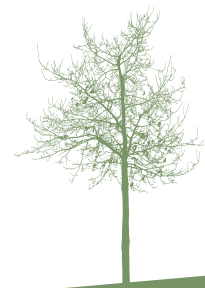
Dit boek werd gedrukt op een extrawit 100% gerecycleerd, FSC® Recycled en Europees Ecolabel gecertificeerd papier van Arjowiggins Graphic. Door "The Switch" te maken naar gerecycleerd papier, kreeg 553 kg oud papier een nieuw leven, werd er 108 kg minder CO2 uitgestoten, en werd er 9 788 liter water, 1 887 kWh elektriciteit en 898 kg hout uitgespaard. Surf naar www.maketheswitch.eu en bereken de impact van uw switch met de Milieucalculator.

EEN NIEUWE AANPAK VOOR

LANDELIJKE WEGEN

HET FUNCTIETOEKENINGSPLAN

LIESBET BELMANS



politeia



Met steun van de
Vlaamse overheid





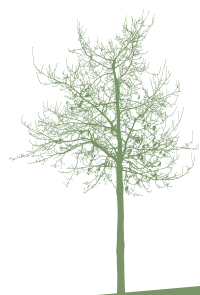
De laatste jaren is het gebruik van landelijke wegen intensiever en diverser geworden. Door de toename en de verbreding van activiteiten op het platteland, zoals in de landbouw- en toerismesector, krijgen ze meer en ander verkeer te verwerken. Dat zorgt vaker voor verkeersonveilige situaties en het doet de onderhoudskosten toenemen. Voor gemeenten is het een grote opdracht om goed uitgebouwde en veilige landelijke wegen te voorzien. Om elke gemeente in de toekomst in staat te stellen om het landelijk wegennet duurzaam te beheren, werd een nieuwe methodiek ontwikkeld: de opmaak van een functietoekenningsplan.

In 2008 startte de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), de studie *Onderzoek naar de opmaak van een functietoekenningsplan voor de landbouwwegen in de Westhoek*. Over een periode van twee jaar werd de methodiek van het functietoekenningsplan uitgewerkt. Dit plan voorziet in een gebiedsdekkende visie met betrekking tot de functionaliteit van het landelijk wegennet, met aandacht voor een aangepaste inrichting. Nagenoeg elke Westhoekgemeente beschikt vandaag over een functietoekenningsplan. De studie werd medegefinancierd door het Westhoekoverleg en de provincie West-Vlaanderen. In drie gemeenten - Diksmuide, Houthulst en Poperinge - werden, in het kader van het project, inrichtingsprojecten uitgevoerd.

In 2011 startte de Vlaamse Landmaatschappij en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) een vervolgstudie: *Opmaak van functietoekenningsplannen voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's*. De methodiek van functietoekenning werd op punt gesteld en toegepast in vier nieuwe gebieden: de regio's Brechtse Heide, Schelde-Leie, Bulskampveld en Zwinstreek. Deze plattelandsregio's werden gekozen omwille van hun verschillende terreinsituatie (onder andere het percentage niet-verharde wegen, de nabijheid van steden, nieuwe toeristische ontwikkelingen en hun ambitieniveaus).

De financiële steun voor dit alles komt van EFRO, de VLM, de VVSG, de provincie West-Vlaanderen en van de afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen (ALBON) van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie.

Met deze publicatie willen de VLM en de VVSG de resultaten van de studies bekend maken. Elke gemeente die op een toekomstgerichte manier wil omgaan met haar landelijk wegennet en daarbij gebruik wil maken van een functietoekenningsplan, vindt in deze publicatie inspiratie om aan de slag te gaan.



INHOUD

1 LANDELIJKE WEGEN ONDER DRUK

1	VERANDEREND PLATTELAND, VERANDERENDE PLATTELANDSMOBILITEIT	13
1.1	WAT ZIJN LANDELIJKE WEGEN?	13
1.2	MEER INTENSIEF EN DIVERS VERKEER	14
2	GROTE EN COMPLEXE OPDRACHT VOOR GEMEENTEN	15
3	HET FUNCTIETOEKENNINGSPLAN ALS LEIDRAAD	16

2 VISIE VIA FUNCTIETOEKENNING

1	FASE 1 - RUIMTELIJKE EN VERKEERS- PLANOLOGISCHE BELEIDSCONTEXT	19
1.1	RUIMTELIJK PLANOLOGISCHE CONTEXT	19
1.2	VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT	20
2	FASE 2 - INVENTARIS - ANALYSE - PROBLEEM- STELLING	21
2.1	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	21
2.2	VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR	21
2.3	PROBLEEMSTELLING	22
3	FASE 3 – FUNCTIETOEKENNINGSPLAN OPSTELLEN	24
3.1	AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS	24
3.2	FUNCTIES TOEKENNEN	25
3.2.1	TYPOLOGIE VAN LANDELIJKE WEGEN	25
3.2.2	OVERZICHT	27
3.2.3	HOOFDONTSLUITING	28
3.2.4	ANDERE WEGEN	29
3.2.5	UITWISSELPUNTEN	30

3 ACTIE FUNCTIEBESCHERMING

1	VERKEERSBORDEN - REGELGEVING	33	3	SELECTIEVE TOEGANG	41
1.1	AANWIJS- EN GEBODSBORDEN	33	3.1	TRACTORSLUIS	41
1.1.1	WEGEN VOOR RECREATIE (F99A)	33	3.2	SLAGBOOM	41
1.1.2	LANDBOUWEGEN (F99C)	34	3.3	PAALTJES	42
1.1.3	SNELHEIDSZONE (F4A)	34			
1.1.4	WOONERF (F12A)	35	4	AANPASSEN WEGPROFIEL	42
1.1.5	DOODLOPENDE STRAAT (F45)	35	4.1	BOUWSTENEN	42
1.2	VERBODSBORDEN	36	4.1.1	VOETGANGERS	42
1.2.1	VERBODEN TOEGANG (C3)	36	4.1.2	FIETSERS	43
1.2.2	SELECTIEVE VERBODEN TOEGANG	36	4.1.3	RUITERS	44
1.2.3	TONNAGEBEPERKING	37	4.1.4	OPENBAAR VERVOER	45
1.3	ONDERBORDEN	38	4.1.5	PERSONENWAGENS	45
1.3.1	UITGEZONDERD TYPE VERKEER	38	4.1.6	GOEDERENVERVOER	45
			4.1.7	GROEN	46
2	SNELHEIDSMINDERENDE MAATREGELEN	38	4.1.8	WATER	47
2.1	WEGVERSMALLING	38	4.1.9	MATERIALISEREN	48
2.2	VERHOOGDE INRICHTING	39	4.1.10	SIGNALISATIE	51
2.3	BLOEMBAKKEN	39	4.2	TOEPASSING VAN DE BOUWSTENEN: OPMAAK TYPEPROFIEL PER TYPE LANDELIJKE WEG	51
2.4	ONEIGENLIJKE VERHARDINGEN	40	4.2.1	GROEP 1	52
2.5	ONVERHARDE WEG	40	4.2.2	GROEP 2	57

4 AANBEVELINGEN: AAN DE SLAG MET DE METHODIEK

63

5 VAN VISIE TOT ACTIE: FUNCTIETOEKENNING IN TWEË CASES

1 INRICHTINGSVOORSTEL – KREKELSTRAAT, GENT

67

2 INRICHTINGSVOORSTEL – GAVERSEPONTWEG NAZARETH

69

BRONNEN

72



1 LANDELIJKE WEGEN ONDER DRUK

1

VERANDEREND PLATTELAND, VERANDERENDE PLATTELANDSMOBILITEIT

1.1 WAT ZIJN LANDELIJKE WEGEN?

Naast de categorisering van de hoofd- en primaire wegen door de Vlaamse overheid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de categorisering van de secundaire wegen door de provincies, bestaat er in Vlaanderen ook een categorisering van de lokale wegen. In het RSV worden deze wegen als volgt gedefinieerd: "Lokale wegen zijn wegen waar het 'toegang geven' de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang".

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan moeten de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden, ingedeeld worden in types van lokale wegen (type I, II & III). Deze types zijn gebaseerd op de drie functies die wegen kunnen vervullen: verbinden (type I – lokale verbindingsweg), ontsluiten (type II – lokale gebiedsontsluitingsweg) en toegang geven (type III - erftoegangsweg). De lokale weg type III wordt verder onderverdeeld in volgende subtypes: woonstraat/winkelstraat, ventweg, landelijke weg of fietsweg. Bij lokale wegen type III primeert de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op de verkeersafwikkeling.

Lokale wegen type III die in het buitengebied gelegen zijn, noemen we landelijke wegen.¹ Ze hebben als functie om woningen, (landbouw)bedrijven en landbouwpercelen te ontsluiten. Eveneens verzorgen ze de recreatieve verbindingen en zijn ze een alternatieve verbinding voor fietsers en autoverkeer. Al deze functies komen al dan niet samen voor op een landelijke weg.²



- 1 DONNÉ, A., *Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen*, Brussel, 2004, 27 p.
- 2 MINT NV & OMGEVING CVBA, *Functietoekenningsplan voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's, partim Regio Schelde-Leie. Eindrapport*, Mechelen, 2013, 150 p.

1.2 MEER INTENSIEF EN DIVERS VERKEER

Landelijke wegen worden vandaag intensiever en diverser gebruikt dan vroeger. Een aantal evoluties op het platteland werken dit in de hand.

Eerst en vooral in de landbouwsector zelf, waar door de groeiende professionalisering steeds grotere en zwaardere machines worden gebruikt. Het inplanten van (hoog)dynamische functies of activiteiten zoals mestverwerkingsinstallaties genereren bijhorend zwaar verkeer.



Steeds meer landbouwgezinnen spelen bovendien in op nieuwe markten en proberen via deze weg hun inkomsten meer zekerheid te geven. Onder de verzamelterm 'agrarische verbreding' worden landbouwbedrijven en –woningen geheroriënteerd naar een meer verkeersintensieve bestemming: initiatieven zoals hoevetoerisme, horeca, eigen verwerking en vermarkting, nieuw recreatief aanbod op de boerderij, opnemen van taken inzake landschapsonderhoud, enzovoort trekken meer en ander verkeer aan.

Ook zonevreemde activiteiten in het agrarisch gebied hebben soms effecten op het verkeerssysteem. Het gedogen van zonevreemde activiteiten, zowel in vroegere hoeves als in andere gebouwen die een nieuwe functie of bijkomende nevenfuncties krijgen, versterkt het gebruik van landelijke wegen. Het inplanten van bepaalde activiteiten zet druk op de ruimtelijke en ecologische draagkracht van landelijke gebieden, en trekt verkeer aan dat daar in wezen niet echt thuishoort.³

Ook verschuivingen in de toeristische en recreatieve sector spelen een rol. Het platteland wordt meer en meer een consumptieruimte. Een toenemend aantal mensen gaat er op zoek naar rust, gezondheid, authenticiteit, stilte, onthaasting. Fietzers, wandelaars, mountainbikers, ruiters... ze zijn niet meer weg te denken op de landelijke wegen. Vaak lopen de toeristische netwerken over deze wegen. Mensen verwachten bijgevolg dat die wegen dan ook goed uitgerust en veilig zijn.

Verder worden landelijke wegen steeds vaker gebruikt als sluipteg. Sluipverkeer ontstaat o.a. doordat auto- en vrachtwagenbestuurders belangrijke verkeersaders vermijden, omdat deze tijdens piekmomenten niet meer performant zijn naar reistijden en betrouwbaarheid. Landelijke wegen met weinig verkeer, bieden voor deze bestuurders een – op zijn minst ogenschijnlijk - sneller alternatief. Dit sluipverkeer verhoogt echter het onveiligheidsrisico.⁴

Ten slotte zijn landelijke wegen aantrekkelijke routes voor woon-werkverkeer (door verspreide bebouwing en woonkorrels) en voor schoolgaande jeugd.

3 INTERBESTUURLIJK PLATTELANDSOVERLEG, *Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen. Voorbeeldenboek aanpak sluipverkeer*, Brussel, 2011, 60 p.

4 INTERBESTUURLIJK PLATTELANDSOVERLEG, *Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen. Voorbeeldenboek aanpak sluipverkeer*, Brussel, 2011, 60 p.



2

GROTE EN COMPLEXE OPDRACHT VOOR GEMEENTEN

Een aantal evoluties op het platteland werken dus een toenemend en diverser gebruik van het landelijke wegennet in de hand. Meer dan vroeger komen weggebruikers met elkaar in conflict, waardoor de verkeersonveiligheid toeneemt en de vraag naar een goede inrichting en voldoende onderhoud van deze wegen sterker wordt.

De gemeente heeft als wegbeheerder de taak om deze diverse functies van landelijke wegen met elkaar te verzoenen, om een verkeersveilig wegennet aan te bieden en de landelijke wegen goed te onderhouden. Dat blijkt een complexe en grote opdracht. Gemiddeld beschikt een Vlaamse gemeente over 64 km landelijke wegen. Maar de twintig gemeenten met de meeste landelijke wegen hebben tussen de 150 en 250 km landelijke weg. Al deze gemeenten liggen aan de rand van Vlaanderen, in regio's met een plattelandskarakter: de Westhoek, het Meetjesland, het noorden van de provincie Antwerpen en het noorden van de provincie Limburg. Vooral in de Westhoek - en bij uitbreiding West-Vlaanderen - maken landelijke wegen in verhouding een zeer groot percentage van het wegennet van de gemeenten uit.⁵

Voor heel wat plattelandsgemeenten is het bijna een onmogelijke opdracht om die vele kilometers te beheren. Hun financiële capaciteit is vaak onvoldoende door een beperkte fiscale draagkracht. Ze hebben een lage belastbare basis, een relatief lage bevolkingsdichtheid en mogen geen grote bedrijfsactiviteiten herbergen. De twintig gemeenten met het hoogste percentage landelijke wegen, zijn overwegend die gemeenten die bij de minst fiscaal krachtige in Vlaanderen horen.

⁵ VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ, EFRO-project Landbouwwegen. Bepalen inventarisatie landelijke wegen via desktop analyse. Inhoudelijke nota: toegepaste methodiek, Brugge, 2012, 27 p.

HET FUNCTIETOEKENNINGSPLAN ALS LEIDRAAD

Aangezien de problemen talrijk zijn en de middelen schaars, is een planmatige aanpak noodzakelijk. Voor een duurzaam beheer van het landelijke wegennet moeten er door-dachte keuzes gemaakt worden. De opmaak van een functietoekeningsplan kan hierop een antwoord bieden.

In een functietoekeningsplan wordt een gebiedsdekkende visie voor het landelijke wegennet geformuleerd. Het functietoekeningsplan spreekt zich uit over lokale wegen type III die niet in de bebouwde zone liggen (uitzonderlijk ook over lokale wegen type II). Het trage wegennetwerk⁶ wordt niet mee in beschouwing genomen.

Met deze methodiek kan een gemeente, na een inventarisatie van de landelijke wegen, voor elke landelijke weg de gewenste functie aanduiden: welke gebruikers willen we hier graag en welke liever niet? Op deze manier wordt duidelijk welk gebruik van de landelijke weg gewenst is, en dus beschermd moet worden, en welk gebruik moet worden tegengegaan.

Het functietoekeningsplan kan vervolgens als leidraad en hulpmiddel gelden voor een duurzame inrichting en onderhoud van het landelijke wegennet. Afhankelijk van het gewenste verkeer, of van zijn functie, zal ook de inrichting van de landelijke weg moeten bekeken en, indien nodig, aangepast worden. Met behulp van het functietoekeningsplan kunnen er gericht investeringen gedaan worden.

Het functietoekeningsplan kan opgemaakt worden voor het grondgebied van één gemeente, maar het is nuttig om een visie op te stellen samen met de buurgemeenten. Landelijke wegen stoppen immers niet aan de gemeentegrenzen. Afspraken maken met de buurgemeenten over de functie van gedeelde landelijke wegen is noodzakelijk om te komen tot een goed werkend landelijk wegennet.

⁶ Trage wegen zijn wegen die niet bestemd zijn voor gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers.



Sint-Martens-Latem

Gent

2 VISIE VIA FUNCTIETOEKENNING

C

D

I

H

G

Merelbeke

De opmaak van een functietoekeningsplan verloopt in verschillende fasen. In dit hoofdstuk lichten we elke fase toe. We beschrijven de acties die nodig zijn en illustreren deze met voorbeelden uit de praktijk.

Fase 1 – Ruimtelijke en verkeersplanologische beleidscontext

In een eerste fase wordt de meest relevante ruimtelijke en verkeersplanologische beleidscontext verzameld en beschreven. De mobiliteit van een gebied¹ hangt sterk samen met de bestaande en historisch gegroeide ruimtelijke structuur, waardoor het koppelen van beide essentieel is.

Fase 2 – Inventaris – analyse - probleemstelling

In een tweede fase worden de relevante elementen en data geïnventariseerd. Aanvullend worden de verschillende verkeersnetwerken en weggebruikers, en de ruimtelijke kenmerken verzameld en geanalyseerd. Alle belangrijke ruimtelijke, landschappelijke en verkeerskundige uitgangspunten worden in beschouwing genomen om zo een aantal probleemstellingen te kunnen formuleren. Ze beschrijven de algemene en specifieke verkeersproblematiek van het landelijke wegennet in het gebied.

Fase 3 - Functietoekenning

De probleemstellingen vormen in fase drie de basis voor de opmaak van het functietoekeningsplan.

¹ Het gebied kan het grondgebied omvatten van een gemeente, deelgemeente, wijk, meerdere aangrenzende gemeenten, enzovoort.

1

FASE 1 - RUIMTELIJKE EN VERKEERSPLANOLOGISCHE BELEIDSCONTEXT

In fase 1 wordt een overzicht van de relevante beleidscontext voor het gebied verzameld. De mobiliteit in een bepaald gebied houdt rechtstreeks verband met het ruimtelijk beleid. De ruimtelijke structuurplannen (Vlaams, provinciaal en gemeentelijk) en de mobiliteitsplannen van de lokale besturen en van de provincie worden geïnventariseerd en naast elkaar gelegd met visualisatie op kaart. Ook andere relevante ruimtelijke en verkeersstudies worden hier bijeengebracht.

1.1 RUIMTELIJK PLANOLOGISCHE CONTEXT

De ruimtelijke planologische context bevat een omschrijving van de meest relevante beleidsdocumenten betreffende het ruimtelijk aspect van het gebied. Ze geven inzicht in:

- de ruimtelijke spreiding van verkeersgenererende of -aantrekkende functies (bedrijvigheid, agrarische structuur, recreatieve poorten, ...);
- potentiële of bestaande recreatieve locaties, zones of punten;
- de landschappelijke, natuurlijke of agrarische structuur;
- specifieke beschermingen die regels opleggen of middelen aanreiken voor de materialisering van de wegen en bermen.

Relevante beleidsdocumenten kunnen zijn (niet-limitatief):

- het Gewestplan, het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen;
- BPA/APA, ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- habitat- en Vogelrichtlijngebieden, VEN-gebieden, natuurreervaten, bosbeheerplannen, herbevestigde agrarische gebieden, beschermd erfgoed;
- landinrichting-, ruilverkaveling- en plattelandsprojecten, natuur- en landschapsprojecten;
- andere strategische en inrichtingsplannen voor het gebied, afhankelijk van de eigenheid (bijvoorbeeld in kader van recreatie en toerisme...).

1.2 VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT

De verkeersplanologische context haalt uit de beschikbare beleidsdocumenten de pertinente aspecten met betrekking tot het verkeer in het gebied, bijvoorbeeld in verband met wegcategorisering of functionele fietsroutes.

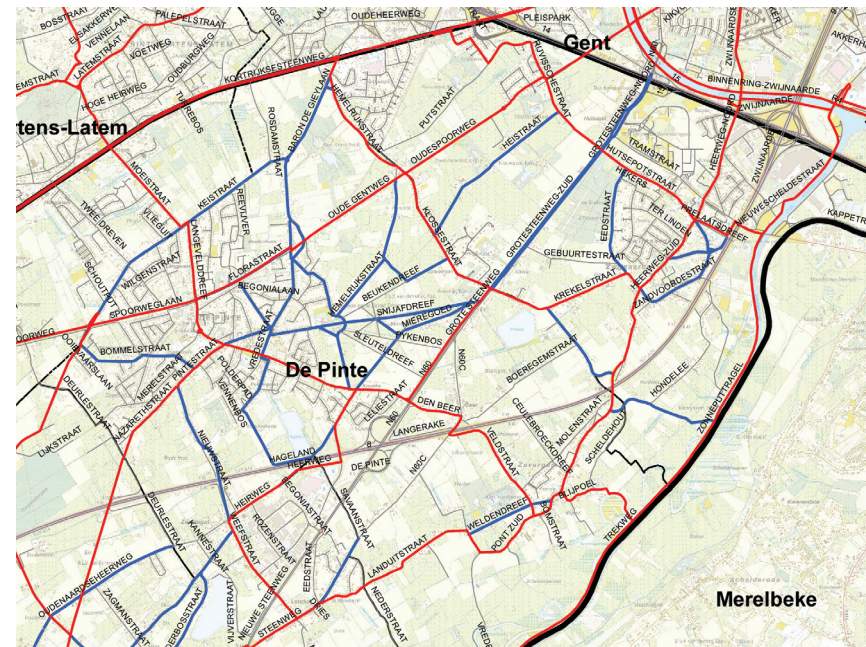
Relevante beleidsdocumenten kunnen zijn (niet-limitatief):

- selectie van hoofdwegen en primaire wegen in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen;
- selectie van secundaire wegen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan;
- het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF);
- selectie van lokale wegen en lokale fietsroutes in het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- andere studies met mobiliteitsaspecten (ruilverkaveling, plattelandsprojecten, landschapsbeheersplannen, gebiedsvisies...).

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

FUNCTIONELE FIETSRUTES

- | | | | |
|---|--------------------|---|------------------------------------|
|  | Gemeentegrens |  | Bovenlokale functionele fietsroute |
|  | Grens studiegebied |  | Lokale fietsroute |
| | |  | Andere wegen |



Kaart 1. Functionele fietsroutes. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

2

FASE 2 - INVENTARIS - ANALYSE - PROBLEEMSTELLING

In een tweede fase worden de ruimtelijke kenmerken (ruimtelijke structuur), de verkeersnetwerken (verkeerskundige structuur) en de verschillende weggebruikers geïnventariseerd. Op basis hiervan worden een aantal probleemstellingen over de landelijke wegen geformuleerd. Deze beschrijven de verkeersproblematiek van het landelijke wegennet in het gebied.

2.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

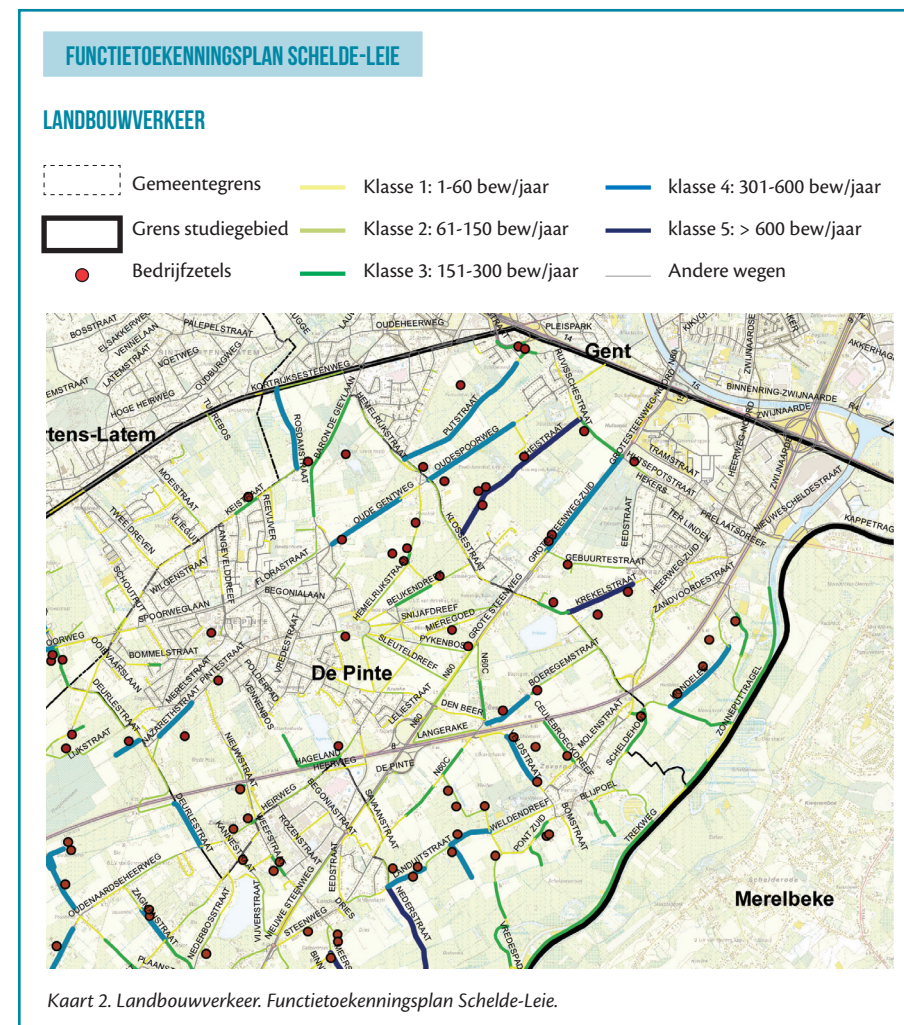
Het doel van de inventarisatie en analyse van de ruimtelijke structuur is tweeledig. Enerzijds moet deze het mogelijk maken om, samen met de ruimtelijke planologische context van fase 1, in fase 3 een kaart met mobiliteitskamers op te stellen. Anderzijds geeft de inventarisatie, samen met de informatie uit fase 1, een inzicht in de diverse zoneringen (zones voor recreatie, bedrijvigheid, landbouw...). Van daaruit kunnen de verkeersgenererende functies, recreatieve attractiepolen en zones in beeld worden gebracht.

Welke ruimtelijke kenmerken zijn van belang in deze fase?

- de abiotische zonering: reliëf, bodem en hydrografie (bodemkaart, infiltratiegevoeligheid, hydrologische atlas);
- de landschappelijke beleving (landschappelijke zones en landschapsplannen);
- de historiek (elementen uit de landschapsatlas: traditionele landschappen, relictzones, ankerplaatsen, lijnrelicten, puntrelicten);
- de bedrijvigheid en landbouw (landbouwgebieden, bedrijfszetels, industriezones);
- de recreatieve en toeristische zones.

2.2 VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR

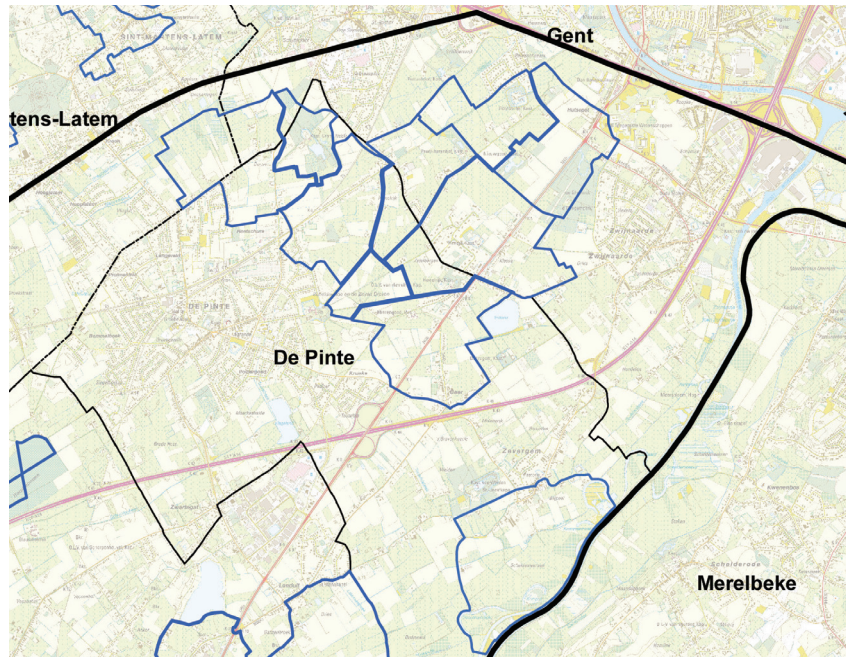
Naast de wegcategorisering en de functionele fietsroutes die werden besproken in fase 1 zijn er nog andere verkeerskundige netwerken die een invloed hebben op de functie van een weg. Zij worden in deze fase in beeld gebracht. In eerste instantie gaat het om het netwerk voor het openbaar vervoer en het landbouwgebruik van een weg. Vervolgens zijn ook de recreatieve netwerken van belang, zoals wandel-, fiets-, mountainbike- en ruiterroutes.



FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

WANDELROUTES

-  Gemeentegrens
-  Grens studiegebied
-  Wandelroute



Kaart 3. Wandelroutes. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

2.3 PROBLEEMSTELLING

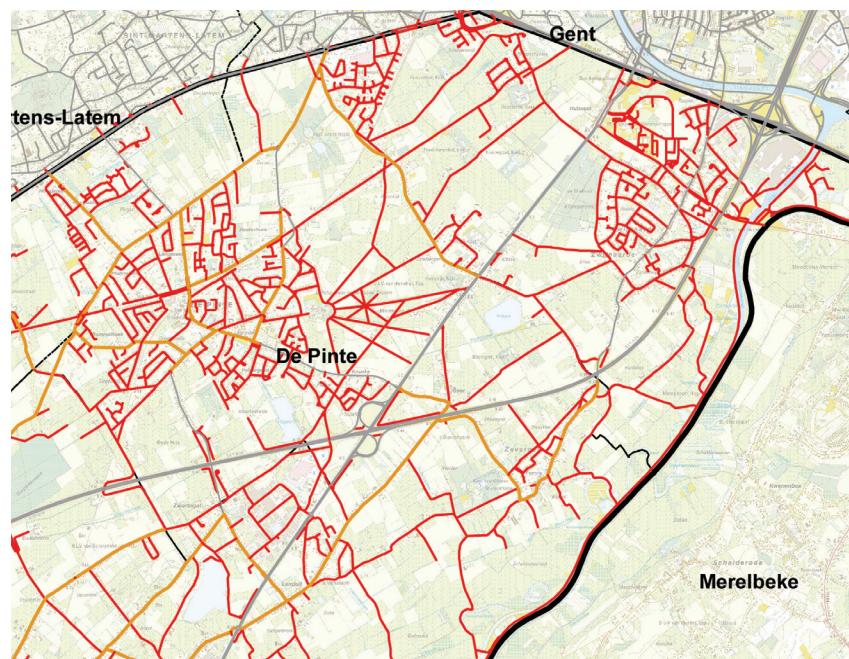
Op basis van de informatie die werd verzameld, kan er een beeld gevormd worden van de verkeersproblematiek van het landelijke wegennet in het gebied.

Eerst wordt het gebied verfijnd, zodat duidelijk wordt welke straten er opgenomen zullen worden in het functietoekenningsplan. Hoe gebeurt deze verfijning?

- De focus ligt enkel op lokale wegen type III (uitzonderlijk worden ook lokale wegen type II meegenomen).
- De uitgesloten zones worden bepaald: de weginfrastructuur binnen bebouwde zones blijft buiten beschouwing. Om de wegen in landelijk gebied te selecteren, wordt eerst het bebouwde gebied aangeduid en daarna buiten beschouwing gelaten. Het bebouwde gebied wordt afgebakend door visuele waarneming op satellietbeelden en luchtfoto's, terreinkennis, de grens van de bebouwde kom... De uitgesloten zones kunnen ook geïsoleerde landbouwpercelen, op- en afritten-complexen, gebieden zonder weginfrastructuur... met andere woorden zones omvatten waar het niet nuttig is om de functie van de landelijke wegen te bepalen.
- Het trage wegennetwerk blijft buiten beschouwing.

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

VERFIJNING STUDIEGEBIED

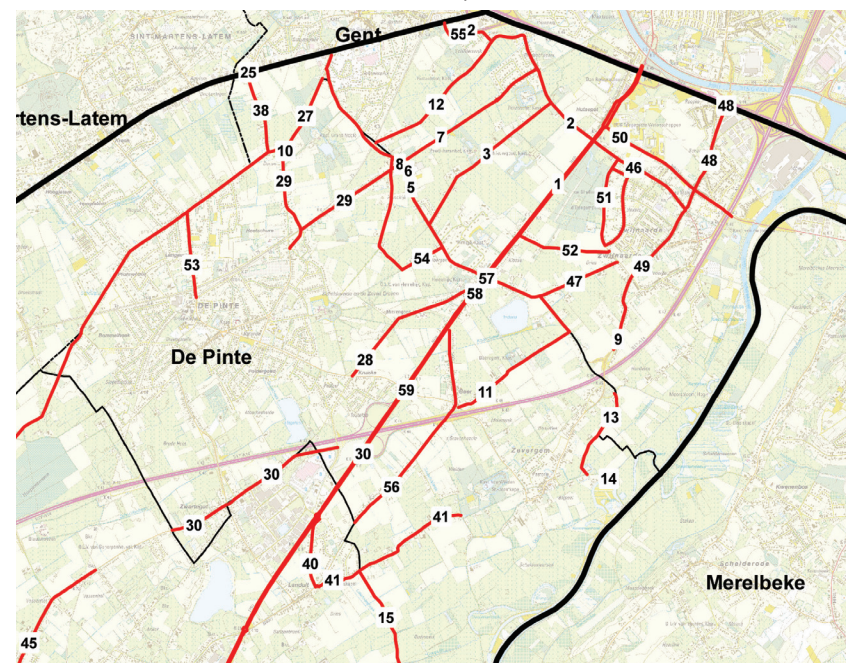


Kaart 4. Verfijning studiegebied. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

Op basis van terreinbezoek, beleidsdocumenten, rechtstreekse input van de (boven)lokale besturen, bewoners en partners worden voor die landelijke wegen de aandachtspunten (probleemstellingen) opgesteld. Ook de maatregelen die (mogelijk al) in het vooruitzicht liggen van realisatie worden opgenomen.

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

AANDACHTSPUNTEN



Kaart 5. Aandachtspunten. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

- 2 Sluiproute N43-N60, veel schoolgaand fietsverkeer naar Don Bosco, wandelen en recreatie, uitbreiden bedrijventerrein.
Te realiseren fietspad in het kader van een ruilverkaveling.
- 7 Bedoeling dat hier geen landbouwverkeer meer komt, wel hoofdfietsroute De Pinte-Gent, ook ruiterpad.
Aanleg fietspad i.s.m. De Pinte en Gent.
- 11 Uitbreiding sportinfrastructuur met toename verkeer in conflict met recreatie. Aanleg fietspad.
- 17 Veel en snel autoverkeer in conflict met eventuele toekomstig portaal naar Parkbos.
Tramverlenging met heraanleg en aanleg fietspaden.
- 46 Veel fietsende schoolkinderen met sluipverkeer en veel geparkeerde auto's.
- 47 Te veel gemotoriseerd verkeer in een straat zonder voet- en fietspaden.
- 51 Sluiproute en te snel rijden.
- 54 Sluipverkeer.

3

FASE 3 – FUNCTIETOEKENINGSPLAN OPSTELLEN

Nu kan de eigenlijke functietoekenning starten. Met de opmaak van het functietoekeningsplan is het de bedoeling om te komen tot een wensstructuur voor de landelijke wegen en dit vanuit verschillende invalshoeken: wonen, landbouw, recreatie.... Daarbij is het uitgangspunt om binnen het gebied het doorgaande verkeer, het zogenaamde sluipverkeer, maximaal te weren zodat:

- het gebied - of delen ervan - verkeersarm en, mits maatregelen, zelfs verkeersvrij kan gemaakt worden;
- de toegankelijkheid van de landbouwbedrijven en –percelen toeneemt;
- de bereikbaarheid van eventueel aanwezige economische dragers stijgt;
- het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk verder kan uitgebreid worden.

De functietoekenning gebeurt in verschillende stappen: de mobiliteitskamers afbakenen op basis van een typologie van landelijke wegen, de hoofdontsluiting bepalen en functies toekennen aan de overige landelijke wegen. Ten slotte wordt er gekeken naar een goede uitwisseling tussen de mobiliteitskamers. Als basis voor deze stappen wordt een wegenkaart in GIS gebruikt.

3.1 AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS

Het gebied waarin de landelijke wegen liggen, wordt onderverdeeld in samenhangende mobiliteitskamers. Deze kamers worden afgebakend door landschappelijke structuren en bestaande lijninfrastructuren: spoorlijnen, waterlopen, lokale wegen type I en wegen van hogere categorie. Daarbij wordt voornamelijk rekening gehouden met de wegencategorisering uit de analysefase en met de ruimtelijke aspecten van barrièrevorming.

Wanneer de kamergrens gevormd wordt door een weg van hogere categorie, dan is deze bedoeld voor doorgaand verkeer en kan de kamer hiernaar ontsluiten. Wanneer de kamergrens gevormd wordt door een andere barrière, dan kan de kamer er vanzelfsprekend niet naar ontsluiten.

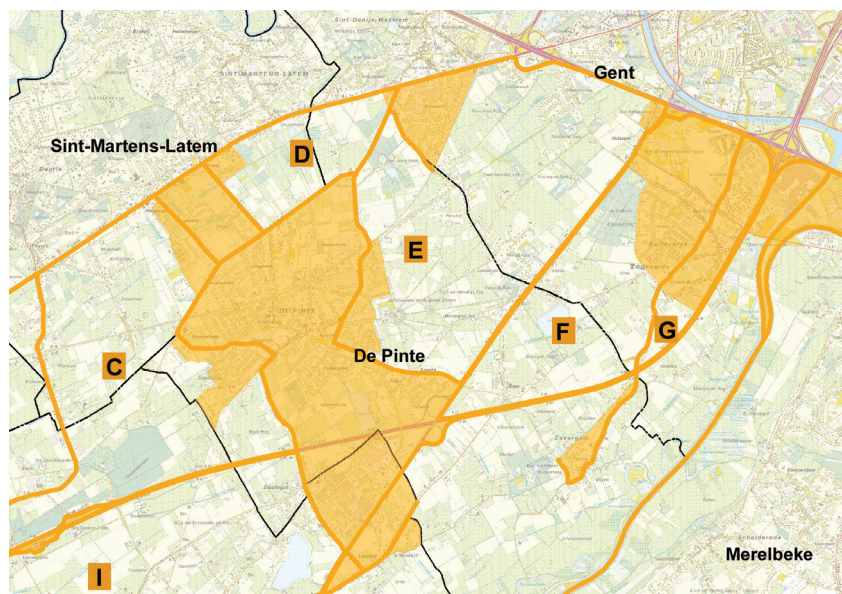
Binnen elke kamer krijgt het landbouwverkeer, fietsers, voetgangers, lokaal bestemmingsverkeer en recreatief gebruik voorrang. Doorgaand gemotoriseerd verkeer dat hier geen bestemming heeft, wordt geweerd. Binnen elke kamer geldt het principe van gemengd verkeer en worden de verschillende verkeersdeelnemers dus niet van elkaar gescheiden. Er geldt eenzelfde snelheidsregime. Uitgesloten zones blijven buiten beschouwing.

Wanneer een verwaarloosbare oppervlakte zonder wegen overblijft tussen de grens van het bebouwde gebied en de mobiliteitskamer, dan is het zinloos deze te zien als een aparte kamer en wordt deze zone bij de uitgesloten zone opgenomen.

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

MOBILITEITSKAMERS

-  Gemeentegrens
-  Uitgesloten zone
-  Kamergrens



Kaart 6. Mobiliteitskamers. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

3.2 FUNCTIES TOEKENEN

Na de afbakening van de mobiliteitskamers worden de landelijke wegen binnen elke mobiliteitskamer gecategoriseerd en onderverdeeld naar functie.

3.2.1 TYPOLOGIE VAN LANDELIJKE WEGEN

Vanuit de opmaak van de functietoekenningsplannen in de EFRO-projecten *Landbouwwegen in de Westhoek* en *Landbouwwegen* werd een typologie van landelijke wegen ontwikkeld. Elke landelijke weg werd op basis van zijn functie ondergebracht in een bepaald type. Deze typologie is een werkbaar schema om tot de functietoekenning over te gaan.

In eerste instantie zijn er twee groepen: landelijke wegen die nog een relatief belangrijke verkeersfunctie hebben, en landelijke wegen die een louter toegang verlenende en/of recreatieve functie hebben. In tweede instantie worden per groep types bepaald, afhankelijk van de belangrijkste verkeersdeelnemer.

GROEP 1

Groep 1 omvat de wegen die binnen een mobiliteitskamer **nog een relatief belangrijke verkeersfunctie** hebben. Het betreft de hoofdstructuur binnen een kamer. De wegen ontsluiten de kamer naar de randen toe. Ze krijgen relatief meer verkeer te verwerken.

Een landelijke weg type I is een lokale weg in het landelijk gebied die binnen de mobiliteitskamer een **verbindende of ontsluitende functie** heeft naar een welbepaald type verkeersdeelnemer. Dit type weg heeft of een belangrijke landbouwfunctie (verzamelweg voor landbouw), of een belangrijke ontsluitende functie naar een woonkern (ontsluitingsweg voor autoverkeer van en naar de woonkern), of een verbindende fietsfunctie. Het type verkeersdeelnemer dat gekoppeld wordt aan de landelijke weg type I wordt aangeduid met volgende letters: L voor landbouw, W voor woonkern en F voor fiets.

Landelijke weg type I, L

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om landbouwverkeer zo snel mogelijk naar de kamergrenzen te ontsluiten. De wegen die deze hoofdontsluiting verzorgen voor het landbouwverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg **type I, L**.

Bij de landelijke wegen type I, L is er duidelijk een welbepaalde hoofdfunctie die primeert boven de andere verkeersfuncties. Deze hoofdfunctie moet dus maximaal gefaciliteerd en beschermd worden. Dat wil zeggen dat bij landelijke wegen type I, L landbouwverkeer zo vlot mogelijk moet kunnen verlopen en dat er zo weinig mogelijk conflicten moeten zijn met ander verkeer.

Landelijke weg type I, F

Doorheen een mobiliteitskamer lopen vaak belangrijke fietsverbindingen. Het gaat daarbij minstens om de routes op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Deze kunnen aangevuld worden met andere rechte verbindingen of hoofddraggers voor recreatief fietsverkeer. De wegen met een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg **type I, F**.

Bij dit type van landelijke wegen is er duidelijk een welbepaalde hoofdfunctie die primeert boven de andere verkeersfuncties. Hier moet fietsverkeer zo comfortabel mogelijk verlopen en kunnen gemotoriseerde weggebruikers best zo veel mogelijk geweerd worden.

Landelijke weg type I, W

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. De autofunctie mag dus nooit zeer uitgesproken zijn binnen eenzelfde mobiliteitskamer. Daarom zou een landelijke weg type I voor autoverkeer in principe niet kunnen voorkomen. Autoverkeer moet immers beperkt blijven tot de lokale ontsluiting.

Enige uitzondering hierop is wanneer er een kleine woonkern voorkomt in het midden van een mobiliteitskamer. Wanneer dat het geval is, wordt de ontsluitingsweg naar de kamergrens gecategoriseerd als landelijke weg **type I, W**. De hoofdfunctie van de weg is dan het ontsluiten van de kern voor auto- en fietsverkeer.

Landelijke weg type I, L F

Zoals gezegd hierboven is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren binnen een mobiliteitskamer. Binnen eenzelfde mobiliteitskamer mag de autofunctie dus nooit zeer uitgesproken zijn.

Er zijn slechts twee verkeersdeelnemers die gecombineerd een belangrijke verkeersfunctie hebben, namelijk landbouwverkeer en fietsverkeer. Deze twee functies kunnen als evenwaardig naar voren komen. Een landelijke weg **type I, L F** wordt daarom gedefinieerd als een lokale weg in het landelijk gebied met een belangrijke ontsluitende functie voor landbouwverkeer én een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer (en dus zonder uitgesproken hoofdfunctie).

Dat elk type landelijke weg een bepaalde hoofdfunctie heeft, hoeft niet te betekenen dat andere functies uit den boze zijn. Zij kunnen (beperkt) gebruik maken van de weg, maar zijn wel duidelijk ondergeschikt aan de hoofdfunctie.

GROEP 2

Groep 2 omvat de wegen binnen een mobiliteitskamer die niet behoren tot groep 1. Ze vervullen nog **een louter toegang verlenende en/of recreatieve functie**. Op deze wegen wordt minder verkeer waargenomen. Het gaat om een woon - of werkstraat (W), een landbouwweg (L) en een recreatieve weg (R). Ze worden onderverdeeld in drie types:

Landelijke weg type II, L

Een landelijke weg type II, L is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een landbouwfunctie, en wordt getypeerd als een **landbouwweg**. Langs deze weg zijn hoofdzakelijk landbouwvestigingen en landbouwpercelen gelegen. Met uitzondering van bestemmingsverkeer naar woningen wordt autoverkeer geweerd. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers...) kunnen natuurlijk wel gebruik maken van de weg.

Landelijke weg type II, W

Een landelijke weg type II, W is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een woonfunctie, en wordt getypeerd als **woonstraat**. Langs deze weg zijn er bijna geen landbouwbedrijven of -percelen. Er liggen vooral woningen. Op deze wegen probeert men landbouwverkeer te weren. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers...) kunnen natuurlijk wel gebruik maken van de weg.

Onder deze categorie vallen ook de toegangswegen tot **eventuele bedrijven** in landelijk gebied. Zij worden dan getypeerd als industrieweg.

Landelijke weg type II, R

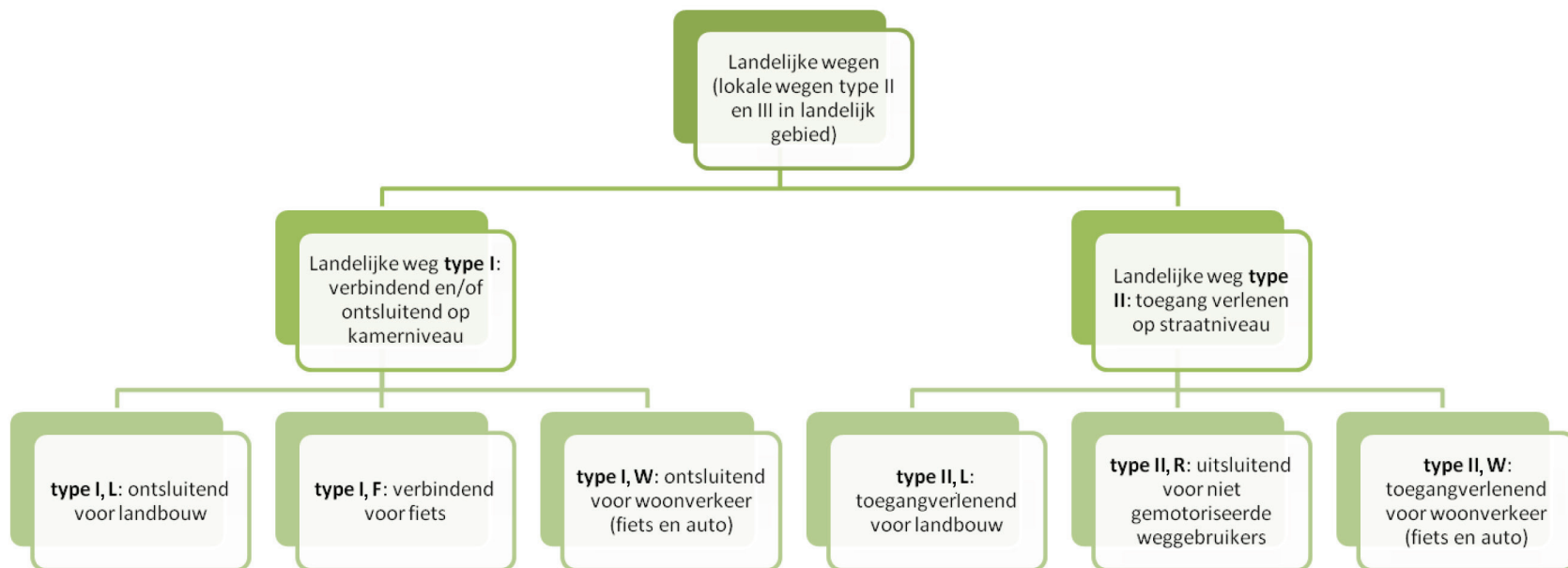
Een landelijke weg type II, R is een lokale weg in het landelijk gebied met uitsluitend een functie voor **actieve (niet-gemotoriseerde) recreatieve weggebruikers**. Enkel fietsers

en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers krijgen toegang tot deze weg. Uitzonderlijk kan over een beperkt deel van de weg een erftoegang bediend worden door gemotoriseerd verkeer.

Deze wegen hebben een belangrijke functie voor het weren van gemotoriseerd verkeer uit belangrijke groenzones of andere kwetsbare gebieden.

3.2.2 OVERZICHT

In tabel 1 wordt kort de hoofdfunctie van elk type weg beschreven. **Naast** deze **hoofd-functie** kan er steeds nog een **ontsluitingsfunctie** aanwezig zijn van percelen die aan de weg gelegen zijn. Voor de effectieve inrichting moet met beide aspecten rekening gehouden worden.



3.2.3 HOOFDONTSLUITING

Met behulp van deze typologie wordt een functie toegekend aan de landelijke wegen binnen elke mobiliteitskamer.

In elke mobiliteitskamer wordt eerst een hoofdstructuur aangeduid. Het betreft **de toekenning van de landelijke wegen in groep 1**. Deze hoofdstructuur is specifiek gericht op twee types weggebruikers: landbouwverkeer en fietsverkeer. Uitzonderlijk kan er ook een hoofdstructuur voorzien worden voor de combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Vanuit de analysefase wordt daarbij voornamelijk rekening gehouden met de kaarten van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, de landbouwintensiteiten, de wegcategorisering, de toestand van de weg en de aangereikte aandachtspunten. Om te komen tot een gemotiveerde keuze van de hoofdstructuren gebeurt er een belangrijke ruimtelijke input. De landbouwzones, de kernen en de recreatieve structuren worden getoond op ruimtelijke kaarten. Vervolgens worden hierop conceptmatig de ontsluitingsstructuren weergegeven. Deze worden dan gedetailleerd in de toekenningskaart zelf.

Er zijn vier types van hoofdontsluitingen:

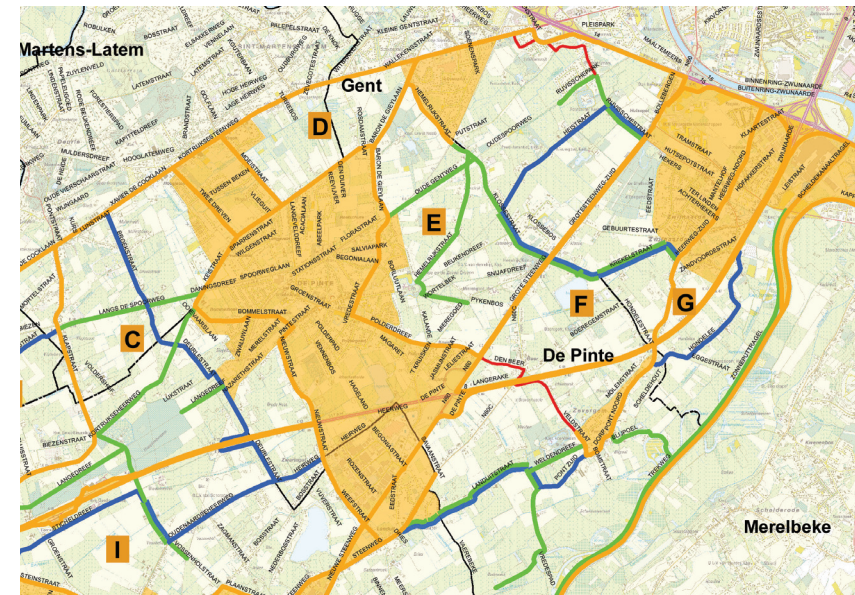
- een dragende ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer (type I, L)
- een doorgaande fietsstructuur op basis van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (type I, F)
- een ontsluitingsweg van een woonkern binnen de kamer voor fiets- en autoverkeer (type I, W);
- een belangrijke ontsluitende functie voor landbouwverkeer én een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer (type I, L F).

FUNCTIETOEGENNINGSPAN SCHELDE-LEIE

HOOFDONTSLUITING

GROEP 1

- Landelijke weg type I, L
- Landelijke weg type I, W
- Landelijke weg type I, F
- Landelijke weg type I, L F



Kaart 7. Hoofdontsluiting. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

3.2.4 ANDERE WEGEN

Vervolgens wordt een functie toegekend aan de overige wegen binnen de mobiliteitskamer. Afhankelijk voor welke weggebruiker de weg het belangrijkste is, wordt de weg gecategoriseerd als een landelijke weg type II, L (landbouw), type II, W (wonen of werken) of type II, R (recreatie). Daarbij wordt voornamelijk rekening gehouden met de kaarten van de lokale fietsroutes, de landbouwintensiteiten, de ligging van functies, de natuurlijke structuren... Aanvullend kan er steeds een ontsluiting noodzakelijk zijn van de percelen die gelegen zijn langs het wegsegment.

FUNCTIETOEKENINGSPLAN SCHELDE-LEIE

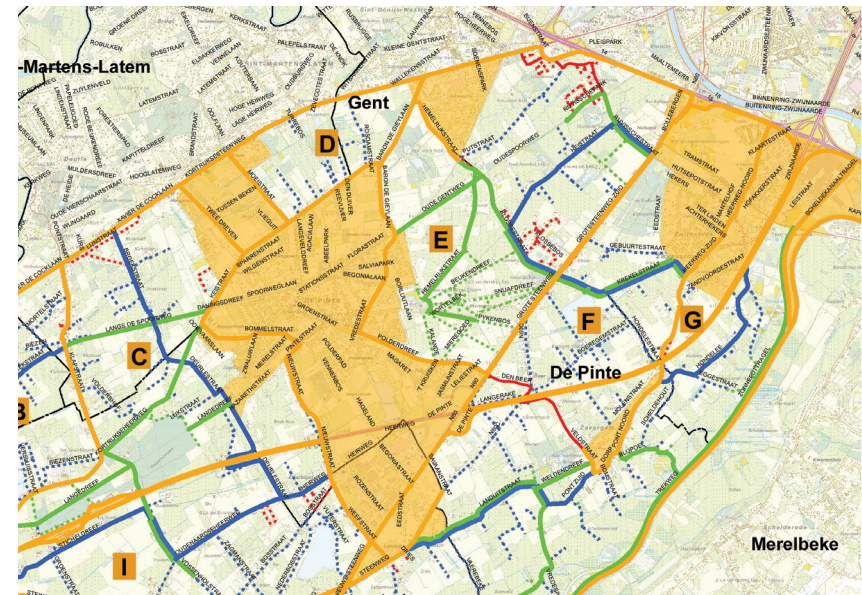
FUNCTIETOEKENNING

GROEP 1

- Landelijke weg type I, L
- Landelijke weg type I, W
- Landelijke weg type I, F
- Landelijke weg type I, L F

GROEP 2

- Landelijke weg type II, L
- Landelijke weg type II, W
- Landelijke weg type II, R



Kaart 8. Functietoekenning. Functietoekenningplan Schelde-Leie.

3.2.5 UITWISSELPUNTEN

Ten slotte wordt gekeken naar een goede uitwisseling tussen aangrenzende kamers. Elke kamer staat immers niet op zichzelf. In veel gevallen is er een uitwisseling tussen verschillende kamers onderling.

Op basis van de hoofdontsluiting (landelijke wegen binnen groep 1) kunnen de uitwisselpunten aangeduid worden. De kruispunten die als uitwisselpunt fungeren worden maximaal beveiligd. Afhankelijk van het type uitwisselpunt is deze beveiliging specifiek gericht op landbouwverkeer (type I, L), fietsverkeer (type I,F), beide (type I, F L) of voor alle weggebruikers aan de rand van de kamer.

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN SCHELDE-LEIE

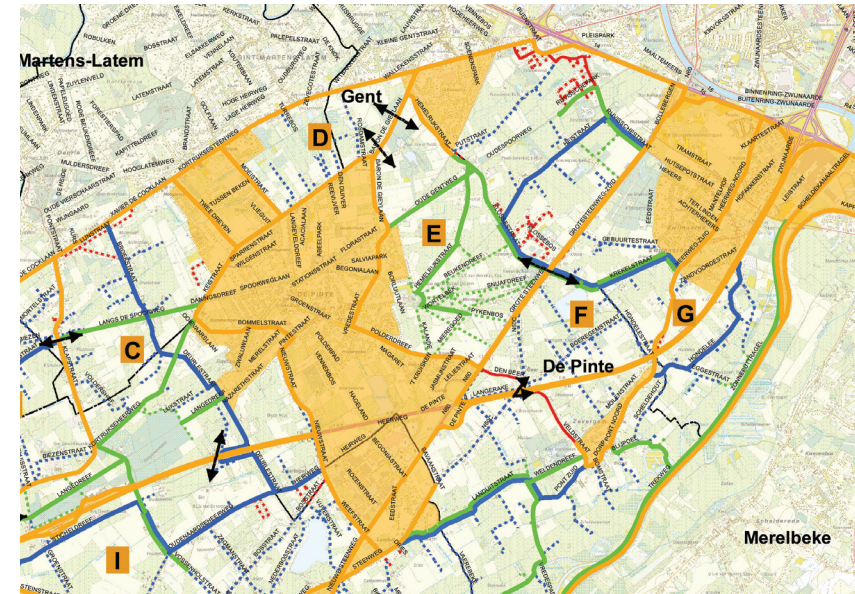
UITWISSELPUNTEN

GROEP 1

- Landelijke weg type I, L
- Landelijke weg type I, W
- Landelijke weg type I, F
- Landelijke weg type I, L F

GROEP 2

- Landelijke weg type II, L
- Landelijke weg type II, W
- Landelijke weg type II, R
- ↔ Uitwisselpunt



Kaart 9. Uitwisselpunten. Functietoekenningsplan Schelde-Leie.

A rural landscape featuring a paved road that curves through a green field. On the left, a large, leafy tree stands over a grassy area where two cows, one white and one black and white, are grazing. In the foreground, a yellow and white rectangular barrier sits on the road. To the right, a fence line with wooden posts and red reflective markers runs along the edge of the field. In the background, a tall, thin antenna tower is visible against a clear blue sky.

3 ACTIE FUNCTIEBESCHERMING

Eens er consensus is over de functie van de landelijke wegen kan men overgaan tot het opstellen van de gewenste maatregelen om het eigenlijk gebruik af te dwingen. Hierdoor kan sluipverkeer worden vermeden, worden wegen minder belast en is het onderhoud aan deze wegen goedkoper. De maatregelen kunnen onderverdeeld worden in vier groepen: verkeersborden - regelgeving, snelheidsminderende maatregelen, selectieve toegangen, en het aanpassen van het wegprofiel. De maatregelen kunnen in willekeurige volgorde gebruikt worden. Hun doel is om de landelijke wegen te beschermen en de kostprijs van een groot patrimonium van landelijke wegen te beperken.

1

VERKEERSBORDEN - REGELGEVING

1.1 AANWIJS- EN GEBODSBORDEN

1.1.1 WEGEN VOOR RECREATIE (F99A)



Verkeersborden F99a en F101a. Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters.

WETTELIJKE BEPALING

- Deze borden hebben een zijde van tenminste 0,40 m.
- Ze mogen door geen enkel onderbord aangevuld worden.
- Ze mogen niet gebruikt worden voor de bebakening van een voetgangerszone.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, F
- Landelijke wegen type II, R
- Niet te plaatsen bij ontsluiting landbouwverkeer.

1.1.2 LANDBOUWWEGEN (F99C)



Verkeersborden F99c en F101c. Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.

WETTELIJKE BEPALING

- Deze borden hebben een zijde van ten minste 0,40 m.
- Ze mogen door geen enkel onderbord worden aangevuld.
- Ze mogen niet gebruikt worden voor de bebakening van een voetgangerszone.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, F L
- Landelijke wegen type I, L
- Landelijke wegen type II, L
- Niet te plaatsen bij landelijke wegen type I, W en type II, W.

1.1.3 SNELHEIDSZONE (F4A)



Verkeersbord F4a. Begin van een zone met een snelheidsbeperking

Verkeersbord F4b. Einde van een zone met een snelheidsbeperking

WETTELIJKE BEPALING

- Deze verkeersborden hebben als afmetingen 0,60 m x 0,90 m. Deze afmetingen mogen verminderd worden tot 0,40 m x 0,60 m, rekening houdend met de plaatsgesteldheid. Deze verkeersborden worden afzonderlijk geplaatst van de andere verkeersborden met zonale draagwijdte. Ze mogen wel op dezelfde paal worden bevestigd.
- Deze verkeersborden worden tegelijk geplaatst op alle toegangen en uitgangen van de zones met een snelheidsbeperking.
- Met deze verkeersborden worden één of meerdere straten afgebakend waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dit als gevolg van het beleid dat door de wegbeheerder gevoerd wordt.
- De toegang tot de zone, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide.

- Indien aansluitend bij een schoolomgeving¹ de mogelijkheid bestaat om een grotere zone 30 af te bakenen omdat er één of meer straten op aansluiten met een overwegende verblijfsfunctie, zodat de schoolomgeving hierin vervat kan zijn, dan kan deze meer omvattende zone 30 afgebakend worden, in plaats van alleen maar de strikter geïnterpreteerde schoolomgeving.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen

1.1.4 WOONERF (F12A)



Verkeersbord F12a. Begin van een woonerf.

Verkeersbord F12b. Einde van een woonerf.

WETTELIJKE BEPALING

- Deze verkeersborden moeten als afmetingen 0,90 m x 0,60 m hebben. De witte boord moet 0,05 m breed zijn.
- Deze verkeersborden worden tegelijk geplaatst op alle toegangen en uitgangen van een woonerf.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, W
- Landelijke wegen type II, W
- Niet te plaatsen bij industrieontsluiting.

1.1.5 DOODLOPENDE STRAAT (F45)



Verkeersbord F45. Doodlopende weg.

WETTELIJKE BEPALING

Het symbool van dit verkeersbord mag aangepast worden aan ieder geval afzonderlijk. Een doorlopende weg zorgt voor doorgaande bewegingen voor fietsers en/of landbouwvoertuigen, terwijl dergelijke doorgaande bewegingen onmogelijk zijn op een doodlopende weg.

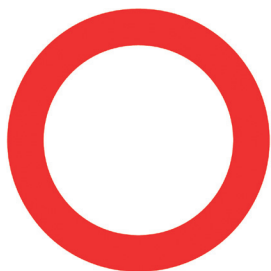
WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, L
- Landelijke wegen type I, F
- Landelijke wegen type II, L
- Landelijke wegen type II, R
- Niet te plaatsen bij industrieontsluiting.

¹ Zoals gedefinieerd in artikel 2.37 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

1.2 VERBODSBORDEN

1.2.1 VERBODEN TOEGANG (C3)



Verkeersbord C3. Verboden toegang in beide richtingen, voor iedere bestuurder.

WETTELIJKE BEPALING

- Indien het plaatselijk verkeer toegelaten is, wordt het verkeersbord aangevuld met een onderbord² met de vermelding “uitgezonderd plaatselijk verkeer”.
- Dit onderbord mag ook een meer beperkende vermelding dragen, zoals “uitgezonderd landbouwersgebruik”, enzovoort.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type II, L
- Landelijke wegen type II, W
- Landelijke wegen type II, R

² Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, bijlage 2, type IV

1.2.2 SELECTIEVE VERBODEN TOEGANG



Om bepaalde gebruikers (quads, auto's, ruiters, brommers...) toegang te verbieden, kunnen selectieve toegangsborden gebruikt worden. Een onderbord met “uitgezonderd plaatselijk verkeer” is mogelijk.

WETTELIJKE BEPALING

De silhouetten die voorkomen op de verkeersborden C5, C6, C7, C9, C11, C13, C15, C17 en C19 mogen op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd worden.

Het aantal gegroepeerde silhouetten mag echter niet groter zijn dan drie. Buiten de bebouwde kom bedraagt dit aantal ten hoogste twee.

Bij gelijktijdig gebruik van de symbolen van de verkeersborden C9 en C11 worden deze op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, F L
- Landelijke wegen type I
- Landelijke wegen type II, L – II, R

1.2.3 TONNAGEBEPERKING



WETTELIJKE BEPALING³

- De verkeersborden C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 en C29 moeten opgesteld worden op plaatsen waar de weggebruiker nog een alternatieve reisweg kan kiezen. Indien er geen andere reisweg meer mogelijk is op de plaats waar de voornoemde verkeersborden de toegang voor de betrokken voertuigen verbieden, moet er een gelijkaardig verkeersbord, voorzien van een onderbord⁴ waarop de afstand tot het eigenlijke verbodsteken is vermeld, opgesteld worden op de plaats waar er wel nog een andere reisweg mogelijk is.
- Een onderbord⁵, aangebracht onder het verkeersbord C23, beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan het aangeduide getal.
- Een onderbord⁶, aangebracht onder het verkeersbord C24a, beperkt het verbod tot bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, en waarvoor de toegang tot tunnels van de categorieën B, C, D of E verboden is.
- Enkel doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m moeten door het verkeersbord C29 worden aangeduid. De te vermelden doorrijhoogte is

gelijk aan de vrije doorrijhoogte, verminderd met 0,30 m. Voor doorgangen waarvan de doorrijhoogte lager is dan 2,50 m, is de te vermelden hoogte gelijk aan de doorrijhoogte verminderd met 0,15 m. Wanneer de vrije doorrijhoogte over de lengte of de breedte van de doorgang verschilt, dan moet de laagste doorrijhoogte worden vermeld.

Indien nodig kan de doorrijhoogte die op deze manier werd geregeld, bij de ingang van de doorgang worden aangeduid met borden.⁷

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, W
- Landelijke wegen type I, F
- Landelijke wegen type II, W
- Landelijke wegen type II, R

3 Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

4 Van het type Ia zoals beschreven in bijlage 2 bij het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

5 Van het type VIIa van bijlage 2 bij het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

6 Zoals beschreven in bijlage 9 bij het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

7 Zoals bepaald in bijlage 8 bij het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

1.3 ONDERBORDEN

1.3.1 UITGEZONDERD TYPE VERKEER



Uitzonderingsmaatregelen tegenover verschillende types verkeer zijn aanvullingen op bepaalde verbodsborden of gebodsborden.

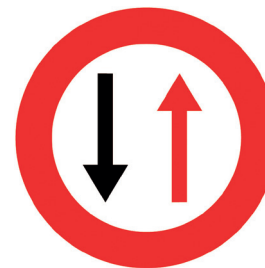
WETTELIJKE BEPALING

Een onderbord van het model M2 bedoeld in artikel 65.2 van de wegcode moet het verkeersbord C1 aanvullen wanneer het verbod niet geldt voor de fietsers. Indien het verbod evenmin geldt voor bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, wordt dit verkeersbord aangevuld met een onderbord van het model M3, bedoeld in artikel 65.2 van de wegcode.

2

SNELHEIDSMINDERENDE MAATREGELEN

2.1 WEGVERSMALLING



Verkeersbord B21. Smalle doorgang. Voorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

Verkeersbord B19. Smalle doorgang. Gebod voorrang te verlenen aan de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

WETTELIJKE BEPALING

Voorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen. Het verkeersbord B19 mag enkel voor een smalle doorgang geplaatst worden indien de zichtbaarheid van het ene uiteinde van die doorgang tot het andere volledig is, en indien twee auto's er niet kunnen kruisen. Terzelfdertijd wordt voor het verkeer dat uit de tegenovergestelde richting komt, het verkeersbord B21 geplaatst.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSSEN

- Landelijke weg type I, F
- Landelijke weg type I, W
- Landelijke weg type II, L
- Landelijke weg type II, W
- Landelijke weg type II, R
- Niet te plaatsen bij intensief landbouwverkeer.

2.2 VERHOOGDE INRICHTING



WETTELIJKE BEPALING

Wegcode, artikel 22ter. Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen:

Artikel 22ter1

Op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen, die aangekondigd zijn door de verkeersborden A14 en F87 of die, op de kruispunten, alleen aangekondigd zijn door de verkeersborden A14, of die gelegen zijn binnen een zone afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b:

- moeten de bestuurders deze inrichtingen dubbel voorzichtig en met matige snelheid naderen, zodat zij erover rijden met een snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km per uur;
- is elk links inhalen verboden op deze inrichtingen;

- is stilstaan en parkeren verboden op deze inrichtingen, behoudens plaatselijke reglementering.

Artikel 22ter2

De in 22ter.1. bedoelde verhoogde inrichtingen moeten voldoen aan de vereisten inzake aanleg en aan de technische voorschriften die door Ons worden bepaald.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSSEN

- Landelijke wegen type I, W
- Landelijke wegen type I, F
- Landelijke wegen type II, W
- Landelijke wegen type II, R
- Niet te plaatsen bij vrachtverkeer.

2.3 BLOEMBAKKEN



Bloembakken kunnen gebruikt worden om de breedte van de weg te verkleinen en zo de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Deze techniek wordt toegepast in woonstraten waar veel autoverkeer is.

WAAR TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, W
- Landelijke wegen type II, W

2.4 ONEIGENLIJKE VERHARDINGEN



Kasseistrook

Een kasseistrook heeft geen speciale bebording nodig. Indien ze gelegen is bij een fietsroute kan er gebruik gemaakt worden van een langsstrook met beton. Deze verharding kan niet worden gebruikt in woonstraten omwille van de geluidshinder.

Eénspoorpad

Het éénspoorpad is een manier om een goede verharding te bieden aan fietsers. maar personenvoertuigen te ontraden deze weg te gebruiken. Landbouwverkeer heeft geen nadeel van deze verhardingsvorm.

Tweesporenpad

Op een tweesporenpad kan met de auto over de verharding gereden worden, maar één wiel rijdt op een oneffen oppervlak. Door middel van grasdallen, kasseien of gras wordt de breedte van de oneffen strook 1,8m breed gemaakt. Fietsers en landbouwverkeer hebben er geen last van.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, FL
- Landelijke wegen type I, L
- Landelijke wegen type I, W
- Landelijke wegen type II, L
- Landelijke wegen type II, R
- Niet plaatsen bij de ontsluiting van een aanzienlijke hoeveelheid woningen.

2.5 ONVERHARDE WEG



Een onverharde weg is bedoeld voor landbouwverkeer. De breedte is beperkt, maar uitwijkstroken kunnen voorzien worden.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSEN

- Landelijke weg type I, L
- Landelijke weg type II, L
- Niet te plaatsen bij grote hoeveelheid recreatief fietsverkeer (geen mountainbikes).

3

SELECTIEVE TOEGANG

3.1 TRACTORSLUIS



Een tractorsluis kan geplaatst worden om doorgaand autoverkeer te weren op bepaalde wegen. Fiets- en landbouwverkeer kunnen dit obstakel wel nog passeren. Autoverkeer dient gewaarschuwd te worden dat ze niet verder op de weg kunnen doorrijden. Er zijn geen regels voor het plaatsen van specifieke borden, waardoor de juridische aansprakelijkheid moet worden afgewend door het gebruik van een gevaarsbord. Dit kan in combinatie met een aanduiding van een tractorsluis.

Een tractorsluis bestaat ook in de vorm van een zandbak. Het plaatsen van bebording is niet in de wegcode opgenomen. Daarom dient opnieuw een gevarenteken te worden geplaatst aan de zandbak, en moet er een doorlopende straat voorzien worden aan het begin van de straat.

3.2 SLAGBOOM



Een slagboom kan gebruikt worden om een weg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De slagboom kan geplaatst worden in bosgebieden of in gebieden met niet-intensieve vormen van landbouw op percelen met één eigenaar. Fietsverkeer kan de toegang tot deze weg ook worden ontzegd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verkeersbord C3 met mogelijke uitzonderingen.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type II, R
- Niet te plaatsen bij ontsluiting van frequent bezochte landbouwpercelen.

3.3 PAALTJES



Er kunnen paaltjes gebruikt worden om een weg voor alle verkeer, behalve voor fietsers te laten doodlopen. Hier moet een verkeersbord C3 met uitzondering van fietsers geplaatst worden. Een alternatief voor de paaltjes is een boom of bloembak die midden op de weg wordt gezet.

WAAR WEL/NIET TE PLAATSEN

- Landelijke wegen type I, F
- Landelijke wegen type II, R
- Niet te plaatsen bij doorgaand landbouwverkeer.

4

AANPASSEN WEGPROFIEL

Het profiel van de landelijke wegen kan aangepast worden (versmallen of verbreden) naargelang de gewenste functie en gebruikers. In wat volgt, worden de verschillende gebruikers of onderwerpen die van de ruimte gebruik maken verder toegelicht (technische kenmerken, normering). Er worden ook ontwerprichtlijnen meegegeven. Vervolgens worden de bouwstenen toegepast op de categorisering van de landelijke wegen (zie voorgaande).

4.1 BOUWSTENEN

4.1.1 VOETGANGERS

Iedereen is van tijd tot tijd voetganger (Cfr. *Voetgangersvademecum*).

De breedte die één persoon nodig heeft om zich comfortabel te kunnen bewegen, bedraagt 0,70 m. Wanneer een voetganger bagage draagt, een paraplu of een wandelstok gebruikt, is er een breedte van 0,80 m vereist. Een rolstoelgebruiker vraagt een breedte van 0,90 m, waarvan de rolstoel zelf 0,70 m in beslag neemt.

Tegenover elkaar houden voetgangers een privacy afstand van 0,20 m en tegenover obstakels zullen voetgangers steeds een veiligheidsafstand van 0,10 m tot 0,20 m bewaren.

Al deze afstanden van de verschillende types voetgangers vallen samen onder één bouwsteen van 1 meter, met een vrije hoogte van 2,10 m. De afmetingen van de bouwsteen komen overeen met één weggebruiker vermeerderd met één privacy of veiligheidsafstand.

Indien een rolstoelgebruiker moet kunnen draaien is een ruimte van minimaal 1,50 m noodzakelijk. De gemiddelde wandelsnelheid van een volwassen voetganger varieert van 0,8 tot 1,2 meter per seconde.

4.1.2 FIETSERS

Specificatie fietser

Het technisch reglement van de wegcode heeft de breedte van een fiets vastgesteld op 0,75 m, van zijn eventuele aanhangwagen op 1 m en heeft een hoogte voorzien van 2,50 m. De bouwsteen bestaat uit 1 m: 0,75 m fiets, vermeerderd met een vetergang⁸ van 0,25 m, en met een vrije hoogte van 2,50 m op maaiveldniveau. Met de toepassing van deze bouwsteen worden volgende schuwafstanden bij de bouwsteen gevoegd:

- 25 cm tot een tussenberm of rand met hoogteverschil van maximum 7 cm;
- 50 cm tot een rand met hoogteverschil van meer dan 7 cm;
- 50 cm tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens... (aanbevolen 75 cm);
- 100 cm tot een gesloten wand.

Wetgeving en normen fietser

Wegcode, artikel 2.15.1. "Rijwiel":

"Elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.

De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel. Het niet bereden rijwiel wordt niet als voertuig beschouwd."

⁸ De vetergang van voertuigen is afwijken van de rechte lijn, als gevolg van storende krachten en koerscorrecties. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de vetergang. Dit gegeven is vooral van belang bij het ontwerpen van nieuwe wegen of bij de reconstructie van bestaande wegen.

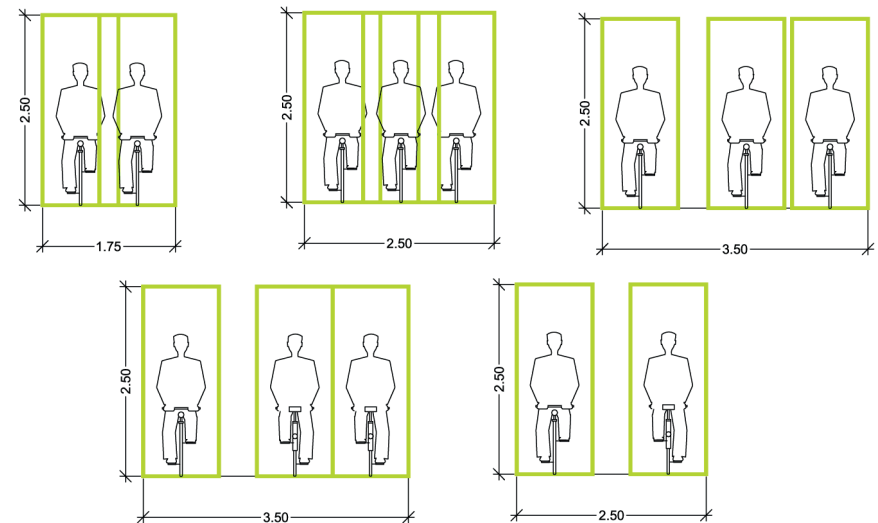
Artikel 82.4. Afmetingen uit de wegcode geeft volgende bepaling: "De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1,00 meter."

Hoofdfietsroutes en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De hoogste fietskwaliteit (inzake omgevingskwaliteit) moet geboden worden op de recreatieve hoofdroutes (zie functietoekenning). Op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) primeert de kwaliteit van het wegdek.

BFF/ hoofdrecreatieve route buiten de bebouwde kom is een fietsweg of vrijliggend fietspad⁹. Fietsellingen worden bij voorkeur ontworpen met een helling kleiner dan 4%. Voor hoogteverschillen kleiner dan 2,5 m kan uitzonderlijk een helling van maximaal 8% worden toegelaten.

- Eenrichting fietspad met een frequentie lager dan 150 fietsers per uur: 1,75 m breedte
- Tweerichting fietspad met een frequentie lager dan 50 fietsers per uur: 2,5 m breedte
- Eenrichting fietspad met een frequentie hoger dan 750 fietsers per uur: 3,5 m breedte



⁹ Bij een vrijliggend fietspad is de verharding fysiek gescheiden van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (bijvoorbeeld een verhoogde berm, een groenstrook, een parkeerstrook...).

Fietspad

Volgens de wegcode, artikel 2; Bepalingen, 2.7. is een fietspad “het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74.”

- Kabels en leidingen worden niet onder fietspaden gelegd.
- Voor maximaal fietscomfort worden naadloze fietspaden aangelegd.
- Fietspaden moeten zo gebouwd zijn dat ze steeds machinaal kunnen worden onderhouden

Volgens het fietsvademecum en de subsidieregeling is de minimale breedte voor eenrichtingsverkeer 1,50 m en wordt 1,75 m aanbevolen. Voor tweerichtingsverkeer is 2.50 m de aanbevolen maat. De afmetingen zijn ook afhankelijk van de fietsintensiteit.

Fietssuggestiestrook

De fietssuggestiestrook is geen fietspad en maakt deel uit van de rijbaan. Ze heeft geen wettelijke betekenis. De fietssuggestiestrook toont de fietser de meest aangewezen positie op de rijbaan, attendeert de andere weggebruikers op de aanwezigheid van fietsers en helpt de automobilist voldoende afstand te houden. Om mogelijke verwarring tussen fietspaden en fietssuggestiestroken voor weggebruikers te verduidelijken, worden fietssuggestiestroken nooit met onderbroken witte lijnen of rode markering aangegeven.

- De fietssuggestiestrook heeft een breedte van 1,25 m.
- Ze wordt gemarkeerd met een okerkleurige coating.
- Ze wordt steeds langs beide zijden van de weg gemarkeerd.
- De fietssuggestiestrook langs geparkeerde wagens wordt 0,20 m breder uitgevoerd.

Oversteekplaatsen voor fietsers

Volgens de wegcode, artikel 76 zijn dwarsmarkeringen: “De oversteekplaatsen die de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen moeten volgen om de rijbaan over te steken, worden afgebakend door twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallellogrammen.”

In artikel 18 van het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, vinden we het volgende:

“18.4. Markeringen van oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

De afstand tussen de twee onderbroken strepen is tenminste 1,00 m. Deze tussenruimte kan echter teruggebracht worden tot ten minste 0,80 m indien het fietspad met eenrichtingsverkeer is. Deze onderbroken strepen worden gevormd door vierkanten of parallellogrammen met als zijde ongeveer 0,50 m en met een tussenafstand van ongeveer 0,50 m. De dwarsmarkering moet aangebracht worden wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten oversteken buiten het kruispunt of de rotonde. Zij mag niet aangebracht worden op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangregels moeten naleven als de andere bestuurders.

De ondergeschiktheid aan het verkeer op de openbare weg die wordt overgestoken mag verduidelijkt worden door de verkeersborden B1 of B5.”

Dit mag enkel toegepast worden indien de oversteekplaats op meer dan 10.00 m van een kruispunt ligt, gemeten vanaf de snijlijn van de boordsteen op het kruispunt.

4.1.3 RUITERS

De belevingswaarde van het wandelen te paard mag niet worden tenietgedaan door andere vormen van verkeer die als storend worden ervaren (bromfietsen, terreinfietsen). In regel komen enkel verkeersarme of verkeersvrije wegen in aanmerking. Ontdubbelen van ruitercircuits met wandel- of fietscircuits verdient aanbeveling. Uitzonderingen moeten grondig gemotiveerd worden.

Ruiterpaden hebben bij voorkeur een losse toplaag zoals ‘mul’ zand. Waar dit in natuurlijke toestand niet aanwezig is, zou de opbouw van een ruiterpad kunnen bestaan uit een

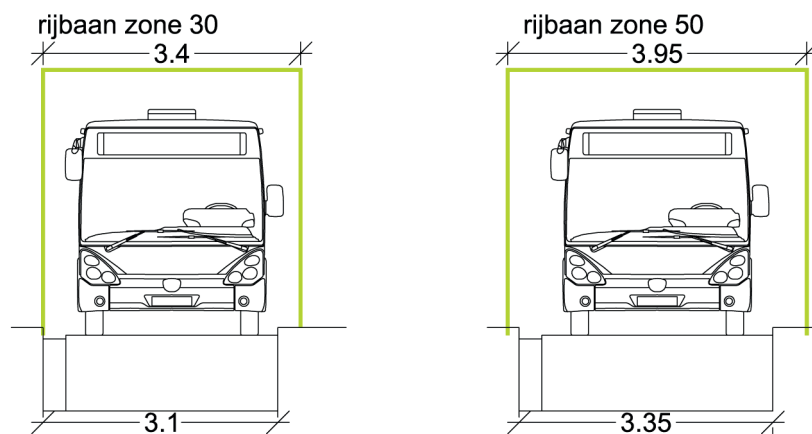
fundering van steenslag met een fractie van 0-32 mm, over een diepte van 20 cm in geotextiel ingepakt. Het geotextiel ligt eronder en dichtgevouwen erboven, zodat er een drainerende matras ontstaat (waarmee de toplaag dus niet kan vermengen). Daarbovenop kan een mengsel van porfiersplit met een fractie van 2-7 mm en rijnzand (verhouding 50/50) aangebracht worden met een dikte van minimaal 20 cm, bij voorkeur 25 cm. De toplaag wordt niet aangewalst. Door in de opbouw geen fijne fractie (0-2 mm) van het porfiersplit toe te voegen, zal de toplaag door gebruik minder verdichten en dus los blijven. Ruiterpaden hebben bij voorkeur geen borders.

4.1.4 OPENBAAR VERVOER

Bustype	lengte	breedte
standaard bus	11,65 m	2,50 m
gelede bus	18,20 m	2,55 m
belbus	6,24 m	2,10 m

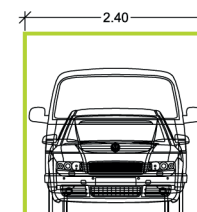
De maximale breedte van bussen bedraagt 2,55 m, te vermeerderen met 2 x 0,25 meter voor de spiegels.

Gezien de beperkte intensiteiten op de landelijke wegen, volstaat een profielbreedte van 5,6 m om twee bussen te laten kruisen.



4.1.5 PERSONENWAGENS

De theoretische enkele rijbaanbreedte voor personenwagens is minimum 2,40 m. Voor een rijbaan met autoverkeer in beide richtingen wordt een rijbaan voorzien van 3,50 tot 5,50 m.



4.1.6 GOEDERENVERVOER

Wetgeving en normen goederenvervoer - LANDBOUW

Een voertuig, dus ook een landbouwtrekker, landbouwmaterieel, enzovoort, moet aan een aantal voorwaarden voldoen om op de openbare weg te mogen rijden. Door de steeds toenemende capaciteit van de landbouwwerktuigen worden ook de afmetingen van de machines steeds groter. Om de veiligheid tijdens transport op de openbare weg te garanderen, legt de wetgever beperkingen op qua afmetingen van voertuigen en hun lasten.

De in België toegelaten afmetingen en massa's van voertuigen worden geregeld in het technisch reglement op de voertuigen (KB van 15 maart 1968, artikel 32bis § 5, BS 28.03.1968). De toegelaten afmetingen voor vervoer worden eveneens geregeld in de wegcode (KB van 1 december 1975, artikel 46, BS 09.12.1975).

Hoogte

De lading meegerekend, is de maximale hoogte voor voertuigen 4 m.

Breedte

Voor landbouwtrekkers geldt in principe een maximumbreedte van 2,55 m. Landbouwvoertuigen mogen echter 3 m breed zijn, op voorwaarde dat ze enkel gebruikt

worden voor verplaatsingen van de hoeve naar het veld en omgekeerd, niet sneller dan 30 km/uur rijden en de beweegbare of gemakkelijk afneembare buitenste delen opgevouwen of verwijderd zijn, om de breedte tijdens de verplaatsing op de openbare weg te verminderen.

Deze laatste twee voorwaarden gelden ook voor voertuigen van speciale constructie, die dan ook 3 m breed mogen zijn.

Werkbreedte versus transportbreedte

De transportbreedte van cultivatoren (landbouwwerktuigen die door een landbouwvoertuig voortgetrokken worden) is vaak dezelfde dan de werkbreedte. Aangedreven machines zoals rotoeggen, veldfrezers, zaaimachines, enzovoort met een werkbreedte van 3 meter, hebben in de praktijk meestal een breedte die groter is dan de werkbreedte.

Er is een tendens naar landbouwwerktuigen met werkbreedten groter dan 3 meter. Deze werktuigen kunnen opklapbaar geconstrueerd worden, maar hiervan is de kostprijs vaak hoog. Daarom is het ook mogelijk om een niet opklapbare machine te kopen en deze op een platformwagen te transporteren. Dergelijk transportsysteem wordt reeds frequent toegepast voor grotere maaiborden van maaidorsers. Voor werktuigen worden platte wagens met één of twee assen gebruikt. Deze hebben een laadruimte van ongeveer 2,5 meter tot wel 9 meter.

Kooiwielen en dubbele banden

Ook bij het gebruik van kooiwielen, dubbele banden of brede lage drukbanden mag de maximaal toegestane breedte niet wordt overschreden.

Ontwerprichtlijn

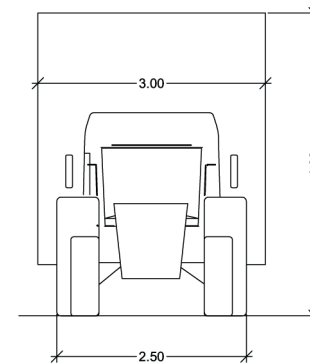
Richtlijn vrachtverkeer:

- Bij een rijweg met een breedte < 5,50 m, is beperkt éénrichtingsverkeer mogelijk;
- Bij een rijweg met een breedte = 5,50 m, is een beperkt aantal vrachtwagens toegestaan;
- Bij een rijweg met een breedte = 6,40 m, kunnen bussen en vrachtwagens in beide richtingen.

In een industrieterrein is de breedte van de rijweg > 6,50 m.

Richtlijn landbouwverkeer:

- De rijbaan is minimaal 3,10 m voor landbouwvoertuigen in één rijrichting. Hierbij wordt enkel rekening gehouden met voertuigen die voldoen aan de wettelijke bepalingen, loonwerkers breder dan 3,5 m zijn niet opgenomen wegens het ontbreken van normen of richtlijnen voor dit type gebruikers.



In- en uitritten voor landbouwvoertuigen:

Elke in- en uitrit levert een mogelijke conflictsituatie op. Dit kan zowel te maken hebben met de verkeersveiligheid (conflict met voetgangers, fietsers, autoverkeer, enzovoort) als met de beeldwaarde (teveel verharding in de groene berm, minder straatbomen, dempen van baangrachten...) van het openbaar domein. Het is dan ook noodzakelijk om het aantal in- en uitritten tot het noodzakelijke te beperken.

Per situatie wordt nagegaan welke breedte noodzakelijk is. Voor een weiland of akkerland dat slechts sporadisch wordt gebruikt is er geen volle verharding nodig, en kunnen er naast een minimale of halfverharding grastegels geplaatst worden.

Wegens de breedte en aard van agrarische voertuigen is het ook niet wenselijk om bomen te dicht bij de in- en uitrit aan te planten.

4.1.7 GROEN

De berminrichting zal afhankelijk zijn van de beschikbare breedte en van de voorgestelde landschappelijke eenheden zoals opgenomen in de inventarisatie.

Bij het onderhoud en het herstellen van de landelijke wegen moet er steeds rekening gehouden worden met eventueel waardevolle bermen/bomen.

Bomenbeeld

Categorisering bomen volgens grootte:

- Bomen van 1^e grootte zijn groter dan 12 m;
- Bomen van 2^{de} grootte bevinden zich tussen 6 en 12 m;
- Bomen van 3^{de} grootte zijn kleiner dan 6 m.

Duurzame plantplaats

Bomen van 1^e grootte

- Het hart bevindt zich in een verhardingsvrije boomspiegel¹⁰ van minimaal 1,80 x 1,80 x 1,00 m. Hiervoor dient de berm minimaal 1,80 m breed te zijn.
- De ondergronds wortelruimte is minimaal 2,50 x 2,50 x 0,80 m, obstakelvrij en in goede grondkwaliteit.

Bomen met korte omlooptijd (bomen van 2^e en 3^{de} grootte)

- De boomspiegel is minimaal 1,50 x 1,50 x 1,00 m. Hiervoor dient de berm minimaal 1,50 m breed te zijn.
- De ondergronds wortelruimte is minimaal 2,50 x 2,50 x 0,80 m, obstakelvrij en in goede grondkwaliteit.

Middenberm met bomen

Voor bomen met een korte omlooptijd is een middenberm minimaal 2,00 meter breed tussen de boordstenen. Indien de boordstenen voorzien worden van een stut wordt de ruimte vergroot tot 2,50 m.

De middenberm voor bomen met een lange omlooptijd is minimaal 6,00 meter breed tussen de boordstenen. Indien de boordstenen voorzien worden van een stut wordt de ruimte vergroot tot 6,50 m.

¹⁰ De boomspiegel is het stuk grond rondom de stam van een boom, dat van boven toegankelijk is voor lucht en water. In de ideale situatie is deze minstens zo groot als de kruin van de boom.

Inplanting

Om natuurverbindingen tussen elementen zoals bossen en poelen te creëren, kunnen houtkanten en bomenrijen aangeplant worden. Op plaatsen waar de openheid van het landschap belangrijk is, om historische redenen of voor weidevogels, is het aanplanten van houtkanten niet wenselijk.

Storende elementen die niet kunnen verwijderd worden, kunnen aan het zicht onttrokken worden door aanplantingen. Waar houtkanten afwezig of verdwenen zijn door werkzaamheden kunnen aanplantingen, vanuit esthetisch oogpunt, eveneens wenselijk zijn.

Voor (her)aanplantingen wordt steeds voor streekeigen (autochtoon) of op zijn minst inheems plantgoed gekozen. Houd daarbij rekening met de standplaatseigenschappen en het latere beheer. Vooral nabij gekende of potentiële genenbronnen voor autochtone bomen en struiken is het belangrijk geen plantgoed van allochtone of onbekende herkomst te gebruiken. Dit kan immers genetische vervuiling van de autochtone populaties tot gevolg hebben. De Boomwijzer van ANB-Inverde vormt een handige leidraad om de meest geschikte boomsoort te bepalen.

De toepassing van straatbomen is afhankelijk van het beschikbare profiel. Indien voldoende ruimte aanwezig is, kunnen straatbomen de infrastructuur ondersteunen, waardoor er meer onderlinge samenhang in de landschappelijke structuur ontstaat.

4.1.8 WATER

In deze context wordt enkel gesproken over hemelwater (regen, sneeuw, hagel en dooiwater). Open water draagt bij tot een positieve beleving van water, ecologische effecten zoals het zelfreinigend vermogen en een toename van de biodiversiteit.

Water moet als een element van ruimtelijke kwaliteit geherwaardeerd worden.

De meest efficiënte manier om ruimte te laten voor (hemel)water is het voorkomen van onnodige verhardingen. Daartoe moet de vraag gesteld worden of verharding echt noodzakelijk is. Het is belangrijk dat de onverharde, halfverharde en verharde wegen goed draineren, en dit door gebruik van geschikt bouw materiaal en het aanleggen van een goed profiel (aflopend vanuit het midden/tonrond). De weg moet afwateren naar lager gelegen bermen of langs grachten.

Een aantal ontwerp oplossingen zijn:

- waterdoorlatende verhardingen;
- afvloeiing naar niet verharde delen voor natuurlijke infiltratie;
- afvloeiing naar baangrachten en open waterlopen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer.

Waterdoorlatende verhardingen

Deze verhardingen zijn geschikt voor bepaalde voetpaden en verbredingen van paden en smalle wegen.

Enkele aandachtspunten bij het ontwerp zijn:

- Waterdoorlatende verhardingen zijn niet geschikt voor zwaar en intensief verkeer.
- Waterdoorlatende verhardingen kunnen niet aangelegd worden in zones met leidingen en buizen.
- De opbouw moet zorgvuldig ontworpen worden om waterdoorlatendheid langdurig te garanderen.
- Goed ingerichte doorlatende verhardingen zijn geschikt om hemelwaterafvoer van aanliggende niet-doorlatende verhardingen op te vangen; op voorwaarde dat voldoende berging wordt voorzien onder de vorm van doorlatende fundering of onderfundering.

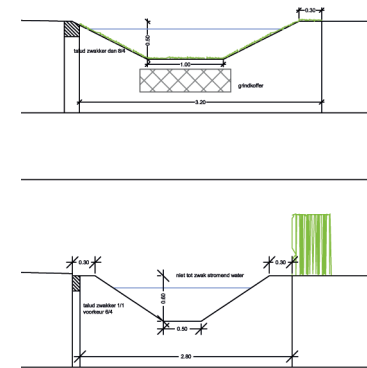
Afvloeiing naar niet verharde delen voor natuurlijke infiltratie

- Gezien het niet-intensief gebruik van de landbouwwegen (geen doorgaand verkeer) kunnen deze wegen afwateren naar niet verharde oppervlakten. De verharde oppervlakte wordt dan aangelegd onder een helling van 1 a 2% naar een onverharde oppervlakte, waar het hemelwater natuurlijk in de bodem kan infiltreren.
- Een niet verharde berm is voor natuurlijke infiltratie minimaal ¼ van de dikte van het verharde profiel. Om 1 meter af te wateren is dus minimaal 25 cm berm nodig.

Afvloeiing naar baangrachten en open waterlopen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer

Baangrachten laten infiltratie naar het grondwater toe en zorgen voor een vertraagde afvoer van het hemelwater. Bij de aanleg van de baangrachten moet steeds nagegaan

worden welke verhardingen zullen aangesloten worden op het afwateringssysteem. Vervolgens wordt uitgegaan van een terugkeerperiode van 10 jaar om het profiel van de baangracht te bepalen. Een baangracht heeft een minimale bodembreedte van 50 cm. Een niet verstevigde talud wordt niet steiler dan 1:1 aangelegd.



Afhankelijk van het stroomdebiet en de bodem moet de dimensionering op de figuur worden bijgesteld.

Door het gebruik van oeverversteving kan met scherpere taluds ruimte worden gewonnen. Oeverbescherming is ecologisch minder interessant, maar weegt niet op tegen de meerwaarde van oppervlaktewater. Voor verdere richtlijnen verwijzen we naar *Concepten en bestekbepalingen natuurvriendelijke oevers* van de VLM.

4.1.9 MATERIALISEREN

Bron: *Technisch Vademecum Paden en verhardingen Harmonisch Park- en Groenbeheer Agentschap voor Natuur en Bos 2011*

Om meer samenhang te brengen in de inrichting van landelijke wegen, speelt niet alleen de indeling en de maatvoering van de verkeersvoorzieningen een rol. Ook het gebruik van bepaalde soorten verharding is vormgevend. Het is aan te raden om verharding te kiezen die zo goed mogelijk in het landschap past, en tegelijk voldoende duurzaam en geschikt is voor de verschillende gebruikers. Hieronder worden de voorkeuren naar verhardingstypes voor landelijke wegen aangegeven.

Gebonden verharding: beton / asfalt

Een gebonden verharding is opgebouwd uit een materiaal dat na het aanbrengen een solide geheel vormt en niet op te delen is. De keuze voor een gebonden verharding hangt onder andere af van de vereiste draagkracht in relatie tot de ondergrond, de gewenste vlakheid en het gewenste gebruikscomfort. Voor intensief gebruikte wegen (gemotoriseerd verkeer) of wegen met een zekere nood aan comfort (fietsers/BFF) moet een aangepaste, voldoende duurzame monoliet verharding gebruikt worden. Voor de rijwegen in het buitengebied is dit beton. Dit vormt een duidelijk onderscheid met de wegen voor doorgaand verkeer en de wegen binnen de bebouwde kom die in asfalt zijn uitgevoerd.

Monoliet verharding wordt steeds tot een minimum beperkt.

Het toevoegen van een bindmiddel aan een granulaat betekent niet noodzakelijk dat het een gesloten verharding betreft. Er bestaat immers waterdoorlatend asfalt en drainerend beton. Ook alternatieve bindmiddelen, zoals plantaardige bindmiddelen, kunnen de water- en luchtdoorlatendheid van een gebonden verharding garanderen.



Tweesporenweg

Waar binnen een landschappelijk waardevol gebied een halfverharde of onverharde weg geen optie is, bijvoorbeeld wanneer zwaardere voertuigen de weg zeer frequent moeten gebruiken en ze geen alternatieve wegen kunnen gebruiken, is een betonverharding aangewezen.

Een verharding in rijsporen is landschappelijk doorgaans de meest verantwoorde oplossing. Indien een halfverharding of verbeteren van de weg zonder gebiedsvreemd materiaal kan volstaan, dan heeft dit de voorkeur omwille van de lagere landschappelijke impact.

Op plaatsen waar landbouwmachines of andere voertuigen keren (aan de ingang van akkers en weilanden) en daardoor sterke frictie veroorzaken, of waar fietsers moeten oversteken kan het nodig zijn om een verharding over de volledige breedte te leggen. Dit kan door het aanleggen van een kasseistrook tussen de betonstroken of door beton over de volledige breedte aan te leggen. Deze stukken kunnen voor de fietsers ook als inhaalstrook dienen.

Zelfs wanneer de verharding beperkt blijft tot de rijsporen is er ook een gestabiliseerde funderingslaag over de gehele breedte nodig. Door deze funderingslaag met zand te bedekken, kan er zich tussen de rijsporen een spontane kruidachtige vegetatie ontwikkelen.



Grasdallen of kasseistroken

Grasdallen of kasseistroken worden gebruikt om het berijdbare wegprofiel uit te breiden om occasioneel kruisen van gemotoriseerde gebruikers mogelijk te maken (bijvoorbeeld van twee landbouwvoertuigen, fietser en landbouwvoertuig...), als rammel- of schudderstrook en/of om twee stroken van elkaar te onderscheiden (bijvoorbeeld als middenberm...).



Halfverharding

Halfverharding is een breed begrip. In essentie zijn het verhardingen die opgebouwd zijn uit (kleine) losse stukken basismateriaal (granulaat). Deze granulaten worden bij de constructie van een pad eerst in losse vorm aangebracht, en vervolgens al dan niet bewerkt (bijvoorbeeld verdicht door aanwalsen), verstevigd (bijvoorbeeld met geocellen) of gebonden (bijvoorbeeld met cement, kalk, leem...).

Een halfverharding is over het algemeen water- en luchtdoorlatend. De mate van doorlatendheid zal echter afhankelijk zijn van de keuze van het toplaagmateriaal en de eventuele binding, de fundering en de mechanische verdichting ervan.

Halfverharde wegen worden toegepast voor wandelpaden (extensief tot matig intensief), fietspad (BFF gecementeerd), ruiterspad, dienstweg of landbouwweg.

Halfverhardingen vergen vaak ook regelmatig onderhoud. Bij onverdichte en ongebonden soorten bestaat er vooral gevoeligheid voor put- en plasvorming. De meeste halfverhardingsmaterialen zijn gevoelig voor opdoeien. Na een vorstperiode dooit de bovenlaag, terwijl de ondergrond nog bevroren is, waardoor het water niet weg kan en er een pappe- rig geheel ontstaat. In drogere situaties bestaat dan weer een kans op stofvorming, zeker wanneer er gemotoriseerd verkeer op plaatsvindt.

Het onkruidvrij houden van een halfverharding is – zonder toepassing van chemische middelen – bijzonder intensief, vooral als ze minder frequent be(t)reden wordt. Vandaar dat er rekening mee gehouden moet worden dat het toepassen van halfverharding op plaatsen die onkruidvrij moeten zijn (bijvoorbeeld rond en onder zitbanken) leidt tot intensief onderhoud en beheer. Omdat het topmateriaal van halfverharding gemakkelijk verspreid raakt op aanpalende plaatsen zoals bermen, bestaat er een extra risico bij beheerwerken zoals maaien (beschadigen machinerie).

Door de mogelijkheden in materiaalkeuze en vormgeving is er veel variatie mogelijk, waarbij er kan gekozen worden om expliciete contrasten met de omgeving aan te brengen of de paden landschappelijk te integreren in de omgeving. De toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en kinderwagens is afhankelijk van de toplaag (fracties granulaat, verdichting...).



Onverharde wegen

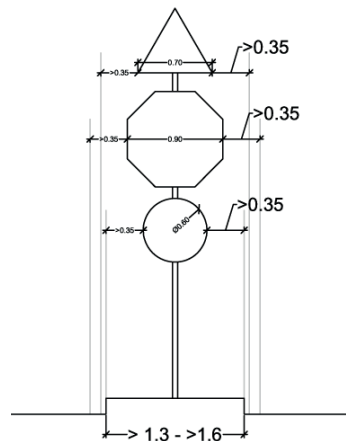
Onverharde wegen komen alleen voor in groep 2 van de categorisering van de landelijke wegen.



4.1.10 SIGNALISATIE

Markeringen hebben hetzelfde juridische statuut als verkeersborden, en gezien de ruimtelijke impact krijgen markeringen de voorkeur.

- De rand van verkeersborden worden op minimaal 0,35 m van de weg geplaatst.
- Er is een kolomvormige vormgeving. De vormgeving loopt verticaal door tot op de grond.
- De minimale hoogte van obstakels is 0,80 m.



4.2 TOEPASSING VAN DE BOUWSTENEN: OPMAAK TYPEPROFIEL PER TYPE LANDELIJKE WEG

In wat volgt worden de bouwstenen toegepast per type landelijke weg uit de functietoekenning. Voor elk type landelijke weg wordt een wegprofiel en grondplan bepaald.

De hoofdgebruikers van elk type komen steeds centraal te staan in het profiel en krijgen het grootste comfort. Andere weggebruikers dienen zich aan te passen aan hun statuut binnen dit type. Een uitzondering hierop zijn de fietsers. Op landelijke wegen komt overal wel in min of meerdere mate fietsverkeer voor. De fietser moet in elk profiel op een veilige manier de weg kunnen gebruiken.

Indien hulpdiensten of het openbaar vervoer gebruik maken van het desbetreffende wegtype zullen de vaste maten voor deze gebruikers de profielbreedte bepalen. Ook de signalisatie langsheen de weg kent vaste maten waar rekening mee gehouden moet worden.

Minimummaat

Dit is de minimale maatvoering die gehanteerd wordt om nog een behoorlijk niveau van comfort te kunnen bieden. De verdeling van restruimte wordt steeds toebedeeld aan de zachte weggebruikers of aan een groener beeld. Indien niet kan voldaan worden aan de minimummaat, zal er op zoek moeten gegaan worden naar een andere indeling, verkeersafwikkeling...

Maximummaat

Deze geeft een beeld van wat uit theoretisch oogpunt het meest wenselijk is.

4.2.1 GROEP 1

1/ Landelijke weg type I, L

Het verkeer op een landelijke weg type I, L (die een hoofdontsluiting voor landbouwverkeer voorziet) moet steeds gecombineerd kunnen worden met fietsers en voetgangers, om het recreatieve netwerk zo fijnmazig mogelijk te houden.

In de maximale variant wordt de rijloper breed genoeg gekozen om een fietser en landbouwvoertuig eenvoudig te laten kruisen. Om twee landbouwvoertuigen te laten kruisen, worden uitwijkstroken in grasdallen/kasseien voorzien.

De minimale variant bestaat uit een rijloper van 4 meter. Hierdoor kunnen een landbouwvoertuig en een fietser elkaar kruisen. Voor de kruising van twee landbouwvoertuigen worden één of meerdere uitwijkhavens voorzien, afhankelijk van de lengte van de desbetreffende weg.

2/ Landelijke weg type I, F

Een landelijke weg type I, F heeft een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer.

Voor dit type zijn er twee opties:

- De weg wordt niet gebruikt door gemotoriseerd verkeer.
De weg kan opgenomen worden onder de trage wegen. Hierdoor valt hij niet binnen de opmaak van het functietoekenningsplan, en zijn de typeprofielen ook niet van toepassing.
- De weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer.

Binnen de hoofdassen voor fietsers worden geen uitwijkstroken voor andere gebruikers voorzien om sluipverkeer tegen te gaan. De breedte van het profiel past zich wel aan de minimale breedte nodig voor de ontsluiting van een woning of landbouwperceel aan. Deze overmaten kunnen uitgevoerd worden in grasdallen/halfverharding. Deze wegen volgen het principe van een fietsweg. De fietsweg is eigenlijk een fietsstraat buiten de bebouwde kom, een weg voor fietsers waar gemotoriseerd verkeer 'te gast' is.

3/ Landelijke weg type I, W

Een landelijke weg type I, W voorziet in een ontsluiting voor een kleine woonkern.

De maximale variant behandelt de ontsluiting van een woonkern of industriezone met een hoge frequentie van gemotoriseerd verkeer (lokale weg type II). Voor de ontsluiting van een woonkern bedraagt de rijloper maximaal 5 meter. Voor de ontsluiting van een industrieterrein of indien er ook openbaar vervoer gebruik maakt van de weg, kan de rijloper 5,6 meter bedragen.

De minimale variant gaat uit van een menging van verkeer. Op de rijloper kunnen wel nog okerkleurige fietssuggestiestroken aangebracht worden.

4/ Landelijke weg type I, L F

Een landelijke weg type I, L F heeft een belangrijke ontsluitende functie voor landbouwverkeer én een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer. De twee hoofdgebruikers hebben minimaal volgende dimensies nodig volgens de bouwstenen:

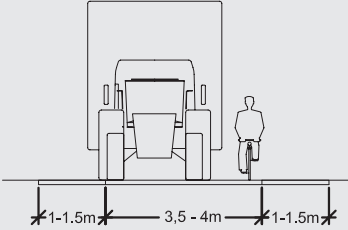
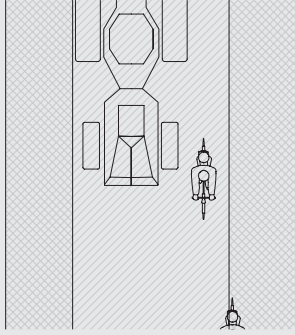
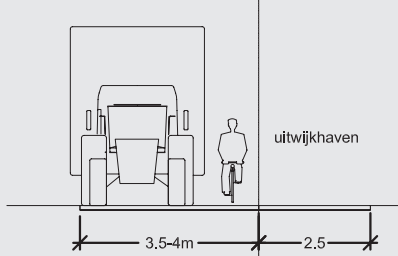
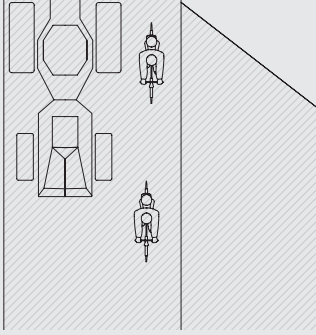
- tweerichtingsfietspad, bovenlokale functionele fietsroute of hoofdverbinding: 2,5 meter;
- goederenvervoer in twee richtingen: 6,5 meter.

Het profiel bestaat uit twee gescheiden stroken: een rijloper voor één landbouwvoertuig en een tweerichtingsfietspad gescheiden door biggenruggen, blokken...

Landbouwvoertuigen kunnen gebruik maken van de strook voor fietsers om elkaar te kruisen. Door de obstakels die de twee stroken scheiden, kunnen personenwagens het fietspad niet gebruiken.

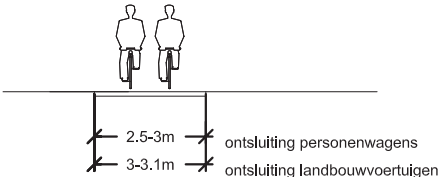
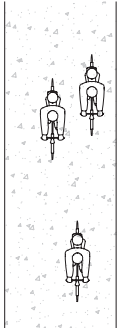
De minimale variant bestaat uit een rijloper van 4 meter. Hierdoor kan een landbouwvoertuig, een fietser kruisen. Voor de kruising van twee landbouwvoertuigen worden een aantal uitwijkhavens voorzien, afhankelijk van de lengte van de desbetreffende weg.

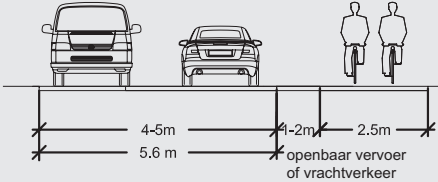
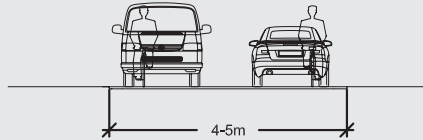
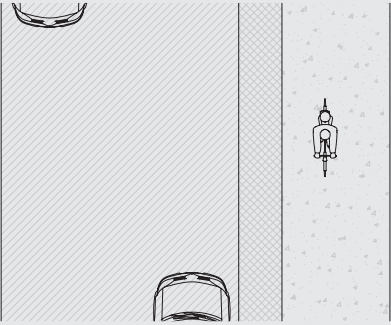
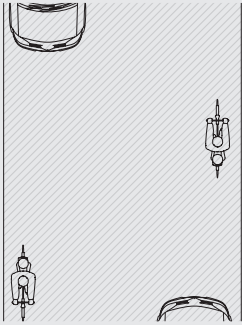
Het volledige wegprofiel mag maximaal 7 meter bedragen.

HOOFDAS LANDBOUW	MAXIMUMMAAT		MINIMUMMAAT	
	DOORSNEDE	GRONDPLAN	DOORSNEDE	GRONDPLAN
	VERHARDING	VERHARDING	VERHARDING	VERHARDING
HOOFDAS VOOR FIETSERS EN LANDBOUW Er wordt bij voorkeur gekozen voor het maximale profiel. Enkel indien de beschikbare breedte ontoereikend is kan voor het minimale profiel gekozen worden.				
Bij het minimale profiel heeft de continue rijloper een breedte van 4 meter. Afhankelijk van de lengte van de weg kunnen er uitwijkhavens voorzien worden.				
	uitwijkstrook in grasdallen rijloper in monoliet verharding (beschermd landschap optioneel half- of onverhard) uitwijkstrook in grasdallen		rijloper in monoliet verharding (beschermd landschap optioneel half- of onverhard) uitwijkhaven in monolietverharding (beschermd landschap optioneel half- of onverhard)	

MAXIMUMMAAT

MINIMUMMAAT

HOOFDAS FIETSERS	DOORSNEDE		GRONDPLAN		VERHARDING	
	HOOFDAS FIETSERS / TRAGE WEG twee mogelijkheden: 1 weg enkel gebruikt door niet gemotoriseerd verkeer = een trage weg (profielen niet van toepassing) 2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer => zie typeprofielen ontsluiting woningen/ bedrijven => een vrije breedte van minimaal 4 meter voor hulpdiensten					
					fietspad in monoliet of halfverharding afhankelijk van de intensiteit	

		MAXIMUMMAAT		MINIMUMMAAT	
WOONKERN / INDUSTRIE	ONTSLUTING WOONKERN / INDUSTRIE De minimale variant kan enkel bij beperkte verkeersintensiteit en snelheden toegepast worden. Indien er ook busverkeer gebruik maakt van de weg of indien de weg een industriezone ontsluit kan de maximale breedte vergroot worden tot 5,6m.	DOORSNEDE			
		GRONDPLAN			
	bij de minimale variant kan indien gewenst voor de veiligheid van het fietsverkeer fietssuggestiestroken in oker aangebracht worden.	VERHARDING	rijloper in monolietverharding middenstrook in grasdallen of verhaging (biggenrug, ...) fietspad in monoliet- of halfverharding		rijloper in monolietverharding (optie: fietssuggestiestroken)

HOOFDAS FIETTERS EN LANDBOUW	MAXIMUMMAAT		MINIMUMMAAT	
	DOORSNEDE	GRONDPLAN	DOORSNEDE	GRONDPLAN
	VERHARDING	DOORSNEDE	VERHARDING	GRONDPLAN
HOOFDAS VOOR FIETTERS EN LANDBOUW Het totale profiel mag niet breder worden dan 7 meter Er wordt bij voorkeur gekozen voor het maximale profiel enkel indien de beschikbare breedte ontoereikend is kan voor het minimale profiel gekozen worden. Wanneer het fietspad smaller wordt gekozen (1,5m) zal één fietsrichting gemengd worden met de strook voor landbouwvoertuigen.				
Bij het minimale profiel heeft de continue rijloper een breedte van 4 meter. Afhankelijk van de lengte van de weg kunnen er uitwijkhavens voorzien worden.				
Het maximale profiel wordt indien mogelijk niet volledig uitgevoerd in monolietverharding	rijloper in monolietverharding (beschermde landschap optie- eel half- of onverhard) middenstrook in grasdallen of verhoging (biggenrug, ...) fietspad in moliet- of halfverharding		rijloper in monoliet verharding uitwijkhaven in monolietverharding (beschermde landschap optie- eel half- of onverhard)	

4.2.2 GROEP 2

1/ Landelijke weg type II, L

Dit type van landelijke weg heeft hoofdzakelijk een landbouwfunctie en wordt getypeerd als landbouwweg.

De minimummaat is steeds voldoende om ook andere weggebruikers in het profiel toe te laten. Indien fietsers gebruik maken van dit type rijden ze centraal op de weg. Uitwijken gebeurt steeds in de niet verharde bermen gezien de beperkte frequentie. In uitzonderlijke gevallen (lengte weg) kunnen uitwijkhavens voorzien worden.

2/ Landelijke weg type II, W

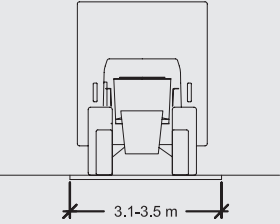
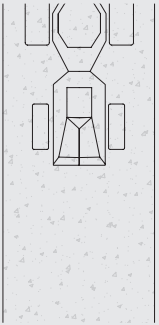
Dit type landelijke weg heeft hoofdzakelijk een woonfunctie en wordt getypeerd als een woonstraat. Een woonstraat gaat van minimaal 3,5 tot maximaal 5,5 meter. Er zal steeds een minimale vrije breedte van 4 meter noodzakelijk zijn voor hulpdiensten. Het maximale profiel van 5,5 meter wordt enkel gebruikt indien er ook geparkeerd wordt binnen het profiel.

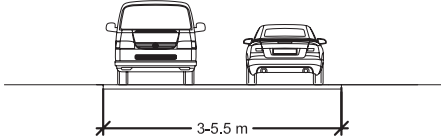
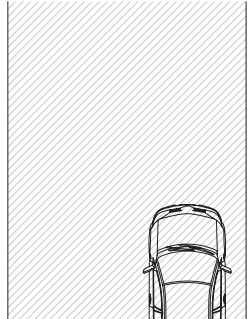
3/ Landelijke weg type II, R

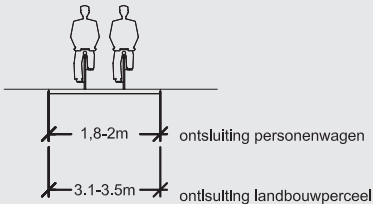
Dit type van landelijke weg heeft uitsluitend een functie voor actieve, recreatieve weggebruikers. Voor dit type zijn er twee opties:

- De weg wordt niet gebruikt door gemotoriseerd verkeer.
- De weg kan opgenomen worden onder de trage wegen. Hierdoor valt hij niet binnen de opmaak van het functietoekenningsplan, en zijn de typeprofielen ook niet van toepassing.
- De weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer.
- De breedte van het profiel is afhankelijk van de intensiteit van het gebruik en de verschillende gebruikers. Het profiel past zich aan de minimale breedte nodig voor de ontsluiting van een woning of landbouwperceel aan. De verharding beperkt zich tot het strikt noodzakelijke.

1/

LANDBOUWWEG	LANDBOUWWEG	DOORSNEDE		
		GRONDPLAN		
	wanneer er nog een ontsluiting is, bij voorkeur de weg verhard	VERHARDING	halfverharding (beschermd) landschap optioneel onverhard	

WOONSTRAAT	WOONSTRAAT Een woonstraat heeft een profielbreedte van 3,5 tot 5,5 meter. Er is echter steeds een vrije breedte van 4 meter nodig voor hulpdiensten. Er wordt gestreefd om het profiel zo smal mogelijk te houden ten voordele van een groener beeld.	DOORSNEDE		
		GRONDPLAN		
		VERHARDING	rijloper in monoliet verharding of halfverharding (beschermd landschap optioneel onverhard)	

FIETSWEG / TRAGE WEG	FIETSWEG / TRAGE WEG twee mogelijkheden : 1 weg enkel gebruikt door niet gemotoriseerd verkeer = een trage weg (profielen niet van toepassing) 2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer => zie typeprofielen	DOORSNEDE		
		GRONDPLAN		
	• wanneer er nog een ontsluiting is, bij voorkeur de weg verhard	VERHARDING	onverharde/zand weg	

4 **AANBEVELINGEN:** **AAN DE SLAG MET** **DE METHODIEK**

Teamwerk en participatie

De opmaak van een kwaliteitsvol functietoekeningsplan is geen eenmansproject dat kan uitgevoerd worden door één gemeentelijk ambtenaar. Het is belangrijk om binnen de gemeente met de verschillende betrokken diensten overleg te plegen. Op die manier is de kans het grootst dat alle relevante informatie verzameld wordt. Dat is de basis voor de opmaak van een goed functietoekeningsplan.

De betrokkenheid van lokale adviesraden, bewoners en andere actoren is belangrijk. Inspraak bij de opmaak van het plan en een duidelijke communicatie met betrekking tot het waarom van de uiteindelijke keuzes zal zorgen voor een beter en breder draagvlak.

Gebruik actuele basisgegevens

Neem de tijd om aan de slag te gaan met de meest actuele basisgegevens, zowel op beleidsniveau (ruimte en mobiliteit), als op niveau van de lokale ruimtelijke/verkeerskundige structuur. Hoe hoger de kwaliteit van de basisgegevens zoals een gebiedsdekkend wegenbestand, landbouwgegevens, gegevens met betrekking tot de verschillende weggebruikers, hoe hoger de kwaliteit van het uiteindelijk opgemaakte functietoekeningsplan.

Denk vooruit

Bij de opmaak van het functietoekeningsplan is het uitermate belangrijk om de **gewenste** functies met de daarbij horende gewenste verkeersgebruikers voor ogen te hebben. Hou bij het bepalen van de gewenste functie van de weg niet alleen rekening met de bestaande situatie, maar neem vooral ook de tijd om na te denken over hoe het anders kan. Bestaat er geen mogelijkheid om het oneigenlijk verkeer te weren, dan dient het oneigenlijk verkeer als eigenlijk beschouwd te worden, en moet de weg op gepaste wijze ingericht te worden.

Werk bovenlokaal en overleg met de buurgemeenten

De gewenste functie van een weg stopt niet aan de gemeentegrens. Consulteer de buurgemeenten om tot gedragen visies en beslissingen te komen.

Elke regio is specifiek

Bij de opmaak van een functietoekeningsplan komt de eigenheid van de regio sterk naar voor. De methode werd reeds toegepast in een beschermd landschap, een uitgesproken landbouwgebied, een randstedelijk gebied. De eigenheid van de streek leidt niet tot het toepassen van een andere werkwijze, maar heeft wel een aantal gevolgen: mobiliteitskaders die beduidend kleiner zijn in een regio met een heel hoge mobiliteitsdruk (bijvoorbeeld randstedelijke gebieden), een te hoge ruimtelijke versnippering met betrekking tot bebouwing die het moeilijk maakt om prioriteit te geven aan een bepaald type weggebruiker...

Zet in op het landelijke wegennet bij herziening gemeentelijk mobiliteitsplan

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het wordt ten minste om de zes jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Als evaluatie-instrument is de sneltoets geïntroduceerd. De sneltoets heeft als doel het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde, en verder ook richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In de sneltoets kan aangegeven worden om het mobiliteitsplan verder uit te diepen of te verbreden naar één of meerdere specifieke thema's: bijvoorbeeld het opstellen van een functietoekeningsplan voor landelijke wegen. De methodiek is immers zeer nuttig voor een duidelijke visievorming op landelijke wegen en de functietoekenning kan aanvullend zijn op de wegencategorisering in het mobiliteitsplan. Elke gemeente kan voor de opmaak of bijsturing van het mobiliteitsplan subsidies bekomen bij de Vlaamse overheid. Het gewest betaalt een forfaitaire subsidie, die varieert naargelang de categorie van gemeente.

Het functietoekeningsplan is niet statisch maar dynamisch

Beleidsplannen en ontwikkelingsinitiatieven op lokaal en bovenlokaal niveau zijn dynamisch. Nieuwe (boven)lokale ontwikkelingen kunnen een impact hebben op de bestaande mobiliteitsplannen en op de bestaande functietoekeningsplannen. Ook de functietoekeningsplannen moeten dus ten gepaste tijde herzien en aangepast worden, indien dit noodzakelijk is.



5

VAN VISIE TOT ACTIE:

FUNCTIETOEKENNING
IN TWEE CASES

1

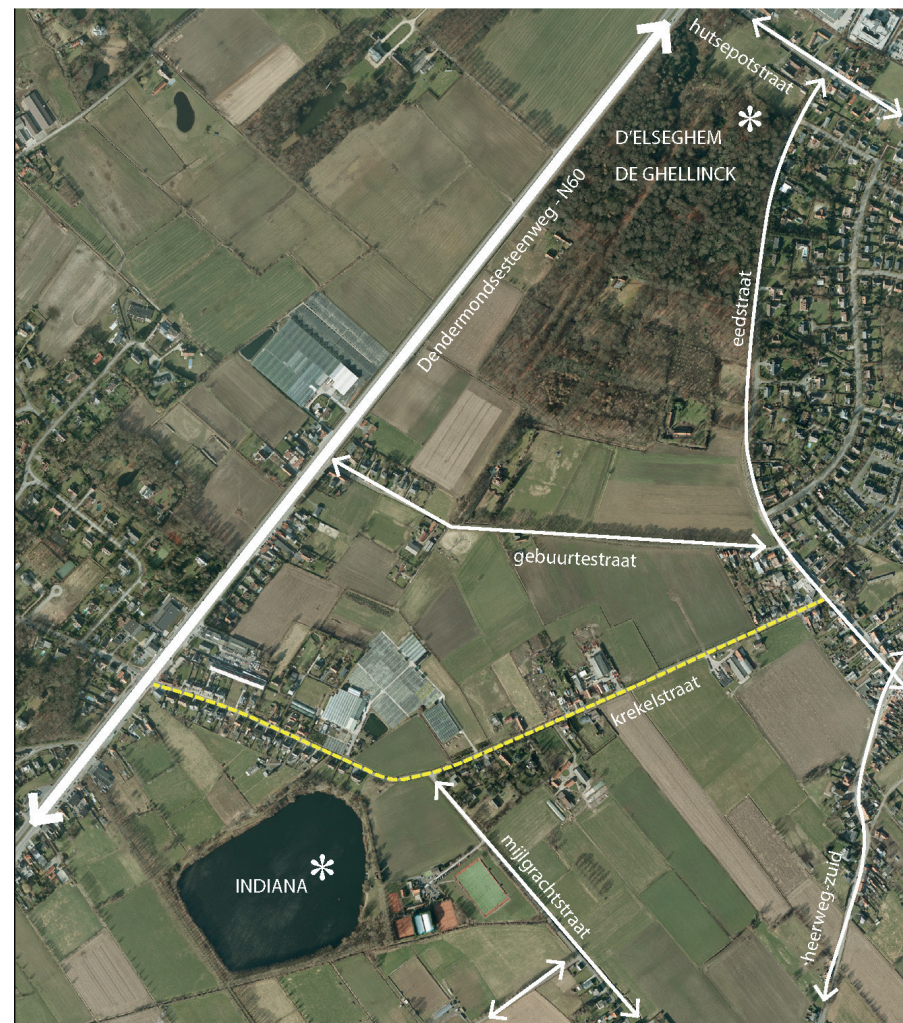
INRICHTINGSVOORSTEL — KREKELSTRAAT, GENT

Stap 1: functietoekenning

De Krekelstraat ligt tussen de N60 en de Eedstraat in Zwijnaarde en vormt eveneens een belangrijke link tussen de N60, de recreatiezone Indiana en het tuinbouwbedrijf aan de kruising met de Mijlgrachtstraat. Daarnaast maakt ook een buslijn gebruik van de weg.

Momenteel kent de Krekelstraat een beperkt profiel (5 m). Er is sprake van sluipverkeer vanuit Gent richting de N60. Dit leidt tot conflicten tussen gemotoriseerde voertuigen en fietsers. Er werd al een snelheidsbeperking ingevoerd en een verkeersdrempel aangelegd, met weinig resultaat. Vanuit deze problematiek ontstond het idee om in de toekomst een aanliggend fietspad te voorzien langsheen deze weg.

De Krekelstraat is binnen het functietoekenningplan opgenomen als landelijke weg type I, L F. Dit wil zeggen dat deze weg een verbindend en ontsluitende functie heeft voor fietsers en landbouwvoertuigen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er conflicten ontstaan tussen deze hoofdgebruikers en het doorgaand autoverkeer (sluipverkeer).



Stap 2: Bepalen van de maatregelen

Optie 1: Verkeersborden

- F99C: De omvorming van de Krekelstraat tot een weg voor recreatie is geen optie, gezien de talrijke perceelsontsluitingen.
- F4a: Er geldt al een snelheidsbeperking van 50 km/uur.
- Een bord met de aanduiding “plaatselijk verkeer” zal weinig effect hebben op het sluipverkeer.
- F45 aangepast: De Krekelstraat kan omgevormd worden tot een doodlopende straat voor autoverkeer. Dankzij het knippen van de weg loopt het autoverkeer dood ter hoogte van de Mijlgrachtstraat. Dit kan helpen om sluipverkeer vanuit Gent richting N60- Klossestraat tegen te gaan. Door de knip op de Mijlgrachtstraat te voorzien, blijven Indiana en het bestaande tuinbouwbedrijf bereikbaar. Hierdoor kan het sluipverkeer zich wel verplaatsen naar de Gebuurtestraat en Mijlgrachtstraat, dus ook hier zullen maatregelen noodzakelijk zijn. Deze ingreep kan enkel indien ook de bus een andere route krijgt.

Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen

- Een kasseistrook volgens het principe van een fietsstraat;
- Een schudderstrook aan het begin en eindpunt van de weg, waar gebruikers een hogere wegcategorie verlaten;
- Een tweesporenpad is niet opportuun, gezien de vele ontsluitingen tot private woningen;
- Een onverharde weg is niet opportuun door de vele ontsluitingen tot private woningen.

Wegversmallingen en drempels zijn geen optie voor landelijke wegen type I, L F gezien het gebruik door recreanten en landbouwvoertuigen. Een kasseistrook of schudderstrook zijn hier als belemmerende maatregel meer op hun plaats. Dit kan volgens het principe van een fietsstraat (centrale weg van 2,5 m, met flankerende kasseistroken van ongeveer 1 m).

Optie 3: Selectieve toegangen

Een tractorsluis kan de selectieve doorgang op deze weg reguleren. Dit gebeurt via een verhoogde inrichting (betonblok en paaltjes), niet via een zandbak (zie ook verkeersbord F45 aangepast aan dit specifieke gebruik).

Optie 4: Herprofilering

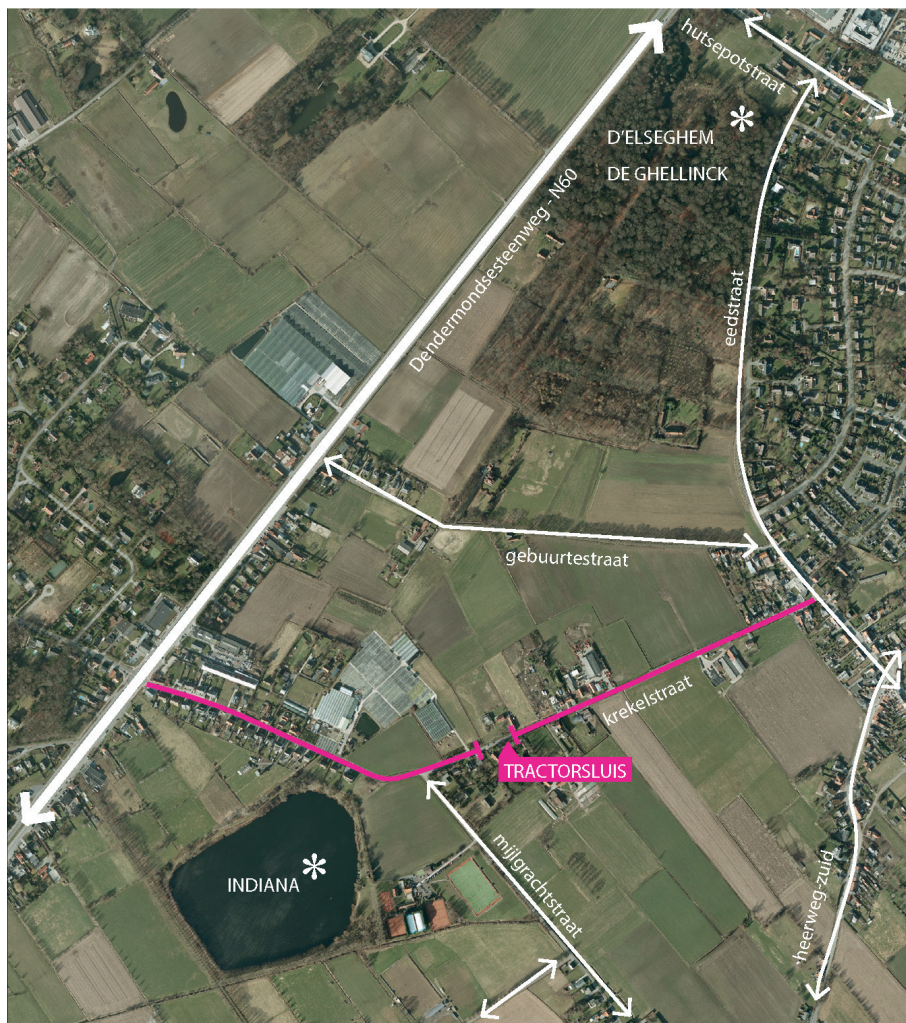
Het bestaande profiel bestaat uit een tweerichtingsstraat met één rijstrook met een breedte van 5 m en een gemiddelde totale beschikbare breedte van 10 m. De typeprofielen voor landelijke wegen type I, L F (zie voorgaande) zijn beide fysiek mogelijk.

Door de vele erfontsluitingen naar private woningen lijkt het aangewezen om voor het minimale profiel te kiezen en hier en daar uitwijkstroken te voorzien in grasdallen of gesloten verharding. Omdat het bestaande profiel 5 m bedraagt, kan er geopteerd worden om een deel van de weg af te frezen en de groene bermen op een aantal plaatsen te verstevigen met grasdallen. Belangrijk is ook het tegengaan van de verstening (grind) van de bermen.

Stap 3: Inrichtingsvoorstel

Optie 1: Selectieve toegankelijkheid door het plaatsen van een tractor-/ busluis ter hoogte van de Mijlgrachtstraat (Dit is het meest effectief).

Optie 2: Versmallen van het wegprofiel over de totale lengte, en het voorzien van uitwijkstroken op regelmatige afstand.



2

INRICHTINGSVOORSTEL – GAVERSEPONTWEG NAZARETH

Stap 1: Functietoekenning

De Gaversepontweg kent op heden, ondanks het smalle wegprofiel en de vele perceels-ontsluitingen, heel wat sluipverkeer dat via deze weg het kruispunt van de Steenweg op Deinze en de N60 wil omzeilen. De Gaversepontweg wordt gekenmerkt door een sterke verlating van de bebouwde structuur. Vooral aan de uiteinden heeft deze straat een woonstraat karakter. Binnen de functietoekenning kreeg de Gaversepontweg dan ook de categorie landelijke weg type II, L. Dit wil zeggen: een weg met een ontsluitende functie voor landbouwverkeer. Maar bepaalde delen vertonen een sterk woonstraat karakter.

Stap 2: Bepalen van de maatregelen

Optie 1: Verkeersborden

- F99C: Het omvormen van de Gaversepontweg tot een weg voor recreatie is niet mogelijk, gezien de talrijke woonontsluitingen. Een beperkte omvorming tot weg voor recreatie is mogelijk voor het centrale deel. In dit centrale deel bevinden zich geen woonontsluitingen.
- F4a: Het invoeren van een snelheidsbeperking van 50 km/uur is een optie voor deze straat, om zo sluipverkeer te ontmoedigen.
- F45 aangepast: De Gaversepontweg kan omgevormd worden tot een doodlopende straat met enkel doorgang voor fietsers en landbouwvoertuigen. Hierdoor zou de weg slechts gedeeltelijk toegankelijk zijn voor autoverkeer.



Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen

- Kasseistroken of een schudderstrook zijn allebei mogelijk om het verkeer af te remmen.
- Het invoeren van een tweesporenpad is minder voor de hand liggend ter hoogte van de woningen, maar is wel een optie voor het centrale deel van deze weg.
- Een onverharde weg (minder opportuun) is enkel een mogelijkheid voor het centrale deel zonder woonontsluitingen.
- De omvorming tot een fietsstraat met kasseistroken van 0,5 m naast een rijloper van 2,5 m is mogelijk en werkt sterk verkeersremmend. De werking hangt samen met het visueel versmallen van het bestaande profiel.
- Een tweesporenpad is enkel aan te raden voor het centrale stuk vanaf de Krekelstraat, omdat hier minder woningen staan.

Optie 3: Selectieve toegangen

Een tractorsluis halverwege de Gaversepontweg zal het meest effectief zijn om doorgaand verkeer tegen te gaan, en de doorgang voor landbouwvoertuigen te verzekeren.

Optie 4: Herprofilering

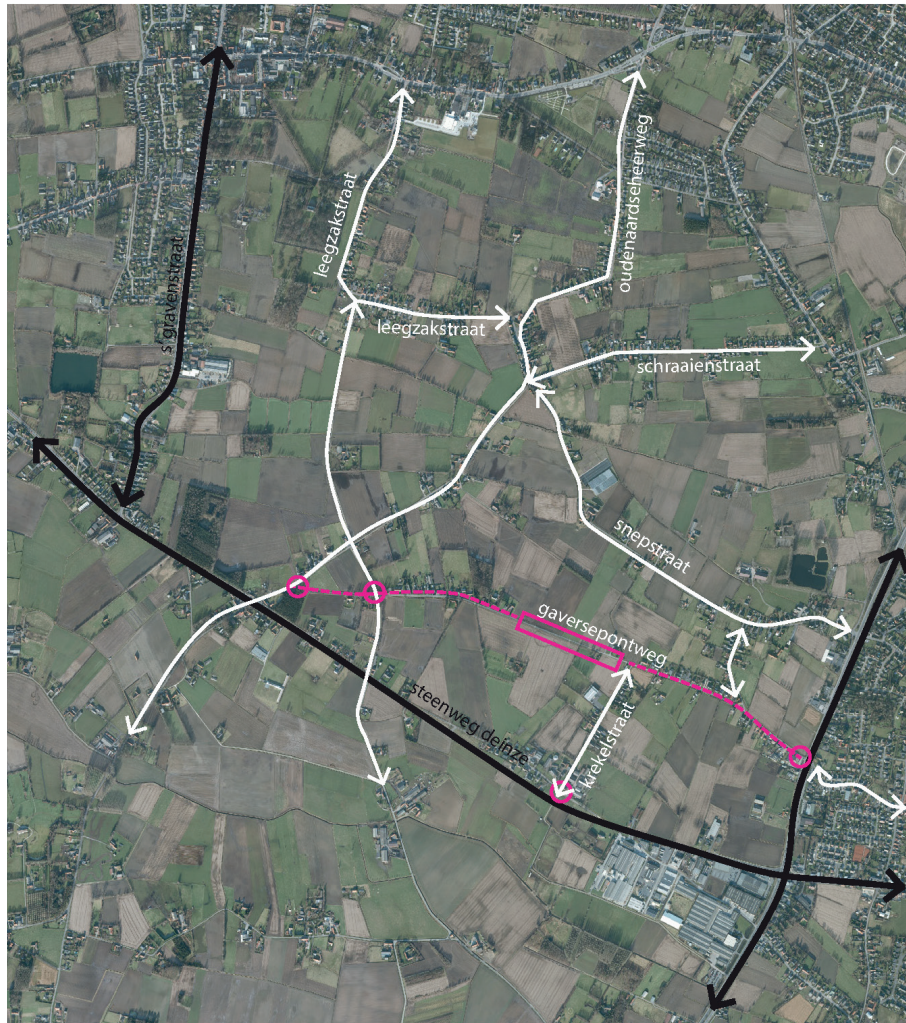
De beschikbare breedte bedraagt 7-12 m en bevat momenteel een rijbaan van ongeveer 4-4,5 m met twee rijstroken.

Een versmalling aan de hand van kasseistroken of grasdallen tot een rijloper van minimum 2,5 m verzekert het comfort voor de bewoners, garandeert de doorgang voor landbouwvoertuigen en ontmoedigt doorgaand verkeer. Aanvullend kunnen uitwijkstroken voorzien worden.

Stap 3: Inrichtingsvoorstel

Optie 1: Een tractorsluis, tweesporenpad of onverharde weg tussen de twee woonlinen op de Gaversepontweg. Hierdoor kan het sluipverkeer zich wel verplaatsen naar de Krekelstraat.

Optie 2: Een versmalling aan de hand van kasseistroken of grasdallen tot een rijloper van minimum 2,5 m. Aan het begin van de weg ter hoogte van de N60 schudderstroken om automobilisten duidelijk te maken dat hier een ander rijgedrag verwacht wordt. Daarnaast wordt de rijweg visueel versmald en dienen auto's te kruisen over een kasseistrook.



- Zone voor tractorsluis/ tweesporenpad/ onverharde weg
- Versmallen van het bestaande profiel door kasseistroken of grasdallen
- Schudderstrook dwars over de weg bij het verlaten van het hogere wegennet

BRONNEN

Literatuur

AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS, *Technisch Vademecum Paden en verhardingen Harmonisch Park- en Groenbeheer*, Brussel, 2011, 254 p en www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/0022_Vademecum_paden.pdf.

DONNÉ, A., *Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen*, Brussel, 2004, 27 p en www.ipo-online.be/SiteCollectionDocuments/Themas/Lopende/Sluipverkeer/convenant6-3-1.pdf.

INTERBESTUURLIJK PLATTELANDSOVERLEG, *Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen. Voorbeeldenboek aanpak sluipverkeer*, Brussel, 2011, 60 p en www.ipo-online.be/SiteCollectionDocuments/Themas/Lopende/Sluipverkeer/voorbeeldenboek_finale%20downloadversie.pdf.

MINT NV. & OMGEVING CVBA, *Functietoekeningsplan voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's, partim Regio Schelde-Leie. Eindrapport*, Mechelen, 2013, 154 p.

MINT NV. & OMGEVING CVBA, *Functietoekeningsplan voor de landelijke wegen in diverse Vlaamse regio's, partim Regio Brechtse Heide. Eindrapport*, Mechelen, 2013, 113 p.

VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ, *EFRO-project Landbouwwegen. Bepalen inventarisatie landelijke wegen via desktop analyse. Inhoudelijke nota: toegepaste methodiek*, Brugge, 2012, 27 p.

Relevante wetgeving

KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, BS 09.12.1975.

MB van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, BS 14.10.1976.

Websites



www.vlm.be



www.vvsg.be



www.mintnv.be



www.omgeving.be



www.ipo-online.be



www.westhoekoverleg.be



www.efro.be