



**SNELHEID OP VLAAMSE**  
**WEGEN BUITEN DE**  
**BEBOUWDE KOM**

richtlijnen / 13.09.2016



## INHOUD

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Secundaire en lokale wegen .....</b>	<b>3</b>
2.1	Standaard 70 km/u	3
2.2	Uitzondering 50 km/u	4
2.2.1	Conflictdichtheid	4
2.2.2	Fietsvoorzieningen	4
2.2.3	Punctuele omstandigheden	5
2.3	Uitzondering 90 km/u	5
2.3.1	Conflictdichtheid	5
2.3.2	Fietsvoorzieningen	6
2.3.3	Obstakels	6
2.4	Beslissingsschema	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<b>3</b>	<b>Aanvullende reglementen.....</b>	<b>8</b>



## 2.2 UITZONDERING 50 KM/U

Ter verhoging van de verkeersveiligheid pleiten volgende elementen voor een verlaging van de algemene snelheid naar 50 km/u op secundaire en lokale wegen: hoge conflictdichtheid **of** beperkte fietsvoorzieningen **of** punctuele omstandigheden.

### 2.2.1 **Conflictdichtheid**

In de dienstorder MOW/AWV/2016/2 houdende de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom wordt onder het criterium conflictdichtheid de bebouwingsdichtheid<sup>1</sup> als beslissende factor aangenomen. Een hoge bebouwingsdichtheid (een bebouwingsdichtheid van meer dan 33% langs de ene zijde van de weg en een dichtheid van meer dan 66% langs de andere zijde van de weg) resulteert in een gesloten wegbeeld en meer mogelijke conflictpunten in de zin van in- en uitritten, parkings, dwarsstraten, toegangen, etc. Deze vragen een hoog attentieniveau van de bestuurder waardoor een lager snelheidsregime aangewezen is.

Nu zorgt een weg met baan- of weidewinkels niet meteen voor een gesloten wegbeeld<sup>2</sup>. De winkels kunnen daarentegen wel aanleiding geven tot veel in- en uitrijdend verkeer. Dit kan voor de wegbeheerder een reden zijn om de snelheidslimiet lager te leggen.

Naast de factor bebouwingsdichtheid speelt dus ook de functie van de weg (verbinden, gebied ontsluiten, toegang geven) een rol in het bepalen van het gewenste snelheidsregime. Het is aan de wegbeheerder om een afweging te maken van de erffunctie t.o.v. de verbindingsfunctie van de weg en van de verblijfsfunctie t.o.v. de verkeersfunctie. Naargelang de erftoegangsfunctie of de verblijfsfunctie primeren en dus meer potentiële conflictpunten bestaan omwille van de vele aanpalende functies en erftoegangen, kan het aangewezen zijn om de snelheidslimiet te verlagen.

### 2.2.2 **Fietsvoorzieningen**

Een snelheidsvermindering heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van de fietsers. Hoe groter het snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers, hoe groter de fysieke scheiding tussen beiden dient te zijn. Wanneer deze scheiding niet, of slechts beperkt aanwezig is, is het aangewezen om een lagere snelheid in te voeren ten voordele van de veiligheid voor de fietsers.

Indien er dagelijks meer dan 350 fietsers in beide rijrichtingen samen gebruik maken van de fietsvoorzieningen, en wanneer de fietsvoorziening bovendien aanliggend is of wanneer geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn of er sprake is van gemengd verkeer, is het aangewezen om een snelheid van 50 km/u in te voeren.

<sup>1</sup> De bebouwingsdichtheid is het percentage bebouwing (som van de lengtes van de voorgevels) ten opzichte van de lengte van het wegvak.

<sup>2</sup> Grote winkels buiten de bebouwde kom, zoals grote supermarkten, tuincentra, meubelmarkten, etc. hebben vaak hun parking vooraan de winkel liggen. Dit zorgt niet meteen voor een gesloten wegbeeld.

Om de geloofwaardigheid en de leesbaarheid te verhogen, wordt aanbevolen om van deze optie geen gebruik te maken indien sprake is van een open bebouwing (een bebouwingsdichtheid van maximaal 33% langs beide zijden van de weg) langs wegen waar de verkeers- en verbindingfunctie primeren. In dat geval moet zoveel mogelijk gestreefd worden naar een beperking van mogelijke conflicten door een scheiding van de verkeerssoorten (vrijliggende fietspaden, alternatieve fietsroute).

### 2.2.3 Punctuele omstandigheden

Vaak kan plaatselijk en punctueel een lager snelheidsregime gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. De aanleiding hiervoor kan van diverse aard zijn. De snelheidslimiet geldt in deze gevallen dan ook slechts punctueel of met andere woorden tot op een afstand van ongeveer 150m rond het betreffende punt. Enkele voorbeelden kunnen zijn:

- Veel oversteekbewegingen door fietsers en/of voetgangers;
- Overgang naar een zone30 (schoolomgeving);
- Kunstwerk;
- Natuurgebieden;
- Stiltegebieden;
- ...

## 2.3 UITZONDERING 90 KM/U

Een maximumsnelheid van 90 km/u wordt best niet toegepast op lokale wegen<sup>3</sup>. Indien de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, kan op de secundaire wegen uitzonderlijk een snelheidsregime van 90 km/u ingevoerd worden.

Daartoe moet de snelheidslimiet over een afstand van meer dan 1 km lang kunnen ingevoerd worden en moet op zijn minst aan elk van volgende voorwaarden voldaan zijn: lage conflictdichtheid **en** vrijliggende fietsvoorzieningen **en** geen botsonvriendelijke obstakels.

### 2.3.1 Conflictdichtheid

Om een hogere snelheidslimiet te kunnen invoeren is het belangrijk dat de rijtaak van bestuurders wordt vereenvoudigd en verlicht. Een lage bebouwingsdichtheid heeft hier een gunstig effect op. Zo zijn er minder in- en uitritten, parkings, dwarsstraten, toegangen,... waardoor er minder conflicten te verwachten zijn. Een open wegbeeld zorgt bovendien voor minder afleiding.

Om een snelheidsregime van 90 km/u te kunnen invoeren wordt een open wegbeeld en bijgevolg een lage bebouwingsdichtheid aanbevolen. Een lage bebouwingsdichtheid betekent een dichtheid van maximaal 33% langs beide zijden van de weg.

---

<sup>3</sup> Handleiding "Categorisering van lokale wegen – richtlijnen, toelichting en aanbevelingen".

Hier wijzen we naast de factor bebouwingsdichtheid eveneens op het belang van de functie van de weg (verbinden, een gebied ontsluiten, toegang geven). Het is aan de wegbeheerder om een afweging te maken van de erffunctie t.o.v. de verbindingsfunctie van de weg, van de verblijfsfunctie t.o.v. de verkeersfunctie. Naargelang de verkeers- en verbindingsfunctie primeren en het aantal potentiële conflictpunten minimaal is, kan een snelheidslimiet van 90 km/u tot de mogelijkheden behoren.

### 2.3.2 Fietsvoorzieningen

Gezien het grote verschil tussen de snelheid van fietsers en die van het gemotoriseerd verkeer met een snelheid van 90 km/u is langs deze wegen een scheiding tussen het gemotoriseerd en het fietsverkeer aangewezen.

Om de snelheid te kunnen verhogen van 70 km/u naar 90 km/u wordt aanbevolen om voor fietsers een vrijliggend éénrichtings- of dubbelrichtingsfietspad met een tussenstrook tussen de rijweg en het fietspad te voorzien van minstens 2m breed.

### 2.3.3 Obstakels

De kans om bij het accidenteel verlaten van de rijbaan in aanraking te komen met een onafgeschermd obstakel moet zo veel mogelijk beperkt worden. Bij een snelheid van 90 km/u is de impact van dergelijke aanrijding immers veel hoger dan aan een snelheid van 70 km/u. Daarom worden obstakels langsheen een 90 km/u-weg zo veel mogelijk verwijderd, botsvriendelijk gemaakt of afgeschermd door middel van een afscherpende constructie.

Een snelheidslimiet van 90 km/u is mogelijk indien er zich geen botsonvriendelijke obstakels (vb. bomen) op minder dan 2m afstand van de rand van de rijbaan bevinden<sup>4</sup>.

---




<sup>4</sup> Voor meer info wordt verwezen naar het Handboek Afscherpende Constructies.

## 2.4 SAMENVATTEND SCHEMA

Bovenstaande richtlijnen willen een ondersteuning bieden bij beslissingen omtrent snelheidsregimes.

Het betreft overwegingen die in rekening kunnen worden gebracht bij afwijkingen van de algemene snelheidsregel.

Deze worden samengevat in onderstaand schema:

	STANDAARD-snelheidsregime
Afwijken naar... 	Dat kan,  -Bij hoge conflictdichtheid  OF  -Geen fietsvoorziening of aanliggend +>350 fietsers  OF  -Bij punctuele omstandigheden
Afwijken naar... 	Dat kan,  - <b>Indien</b> lage conflictdichtheid  EN  - <b>Indien</b> gescheiden fietsvoorzieningen  EN  - <b>Indien</b> geen bots-onvriendelijke obstakels

### 3 AANVULLENDE REGLEMENTEN

Vanaf 1 januari 2017 is de snelheid op de Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom – die geen 2x2-weg met een middenberm of een autosnelweg zijn – algemeen beperkt tot 70 km/u.

Dit wil zeggen dat op deze wegen waar vandaag geen snelheidsbeperking door middel van een verkeersbord is geplaatst:

- tot en met 31 december 2016 nog een snelheidsbeperking van 90 km/u geldt;
- vanaf 1 januari 2017 automatisch een limiet van 70 km/u van toepassing is, zonder dat verkeersborden C43 “70” moeten worden geplaatst.

Hiervoor is geen opmaak of aanpassing van een bestaand aanvullend reglement op het wegverkeer vereist. Er worden immers geen maatregelen van bijzondere politie ingevoerd. De algemene regel uit het Wegverkeersreglement blijft van toepassing.

Indien er reglementen zijn die een hogere of lagere snelheidsbeperking dan 70 km/u impliceren, dan blijven die gestand. Zo nodig kunnen deze opgeheven worden.

De nieuwe regeling impliceert ook dat alle verkeersborden C43 “70” op de wegen buiten de bebouwde kom in Vlaanderen overbodig zullen zijn, vermits ze worden vervangen door de nieuwe algemene regel van snelheidsbeperking.

Voor het wegnemen van deze verkeersborden C43 “70” is geen aanvullend reglement vereist. Er wordt immers geen maatregel van bijzondere politie ingevoerd. De algemene regel uit het Wegverkeersreglement zal gelden. Het is evenmin nodig om de oorspronkelijk aanvullende reglementen tot invoering van de snelheidsbeperking tot 70 km/u op te heffen, nu deze niet strijdig zijn met de algemene snelheidsregel.

Zoals uit bovenvermelde richtlijnen mocht blijken, kan de wegbeheerder rekening houdende met een aantal factoren van de norm afwijken door middel van verkeersborden.

Voor de plaatselijke of punctuele afwijkingen van de norm kunnen wegbeheerders gebruik maken van gewone (niet-zonale) borden C43 (en C45 indien het einde van de snelheidsbeperking niet samenvalt met een kruispunt).

Wanneer een afwijkende snelheidslimiet toepassing vindt op een aaneengesloten geheel van wegen, kunnen verkeersborden C43 met zonale geldigheid gebruikt worden.

Het is aan de gemeentelijke wegbeheerder om af te wegen welke signalisatie het meest aangewezen is, rekening houdende met

- het KB 1/12/1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;
- het MB 11/10/1976 houdende de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;
- het gevoerde snelheidsbeleid zoals ingebed in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Voor de plaatsing van borden C43 is de opmaak van een aanvullend reglement op de politie over het wegverkeer vereist.



