

<b>Dienstorder</b> <b>MOW/AWV/2016/2</b>  <b>d.d. 26 januari 2016</b>		<b>AGENTSCHAP</b> <b>WEGEN &amp; VERKEER</b>
<b>Titel:</b>	Snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom	
<b>Voorgesteld door:</b> (stuurgroep)	Stuurgroep Verkeer en mobiliteit	
<b>Kenniscluster:</b>	4.2.4. Snelheidsbeheersing	
<b>Doelgroep:</b> <b>Verspreiding:</b>	Extern	
<b>Geldig vanaf:</b>	26 januari 2016	

*Ter verhoging van de verkeersveiligheid en in het kader van de harmonisering van de snelheidslimieten is het aangewezen om op de Vlaamse gewestwegen buiten de bebouwde kom éénduidige en uniforme snelheidsregimes te hanteren. Dit bevordert de leesbaarheid en bijgevolg ook de verkeersveiligheid.*

Op lokale en secundaire gewestwegen buiten de bebouwde kom wordt een standaardsnelheid van 70 km/h aangenomen. Voor primaire wegen is dit, gezien hun belangrijke internationale en Vlaamse verbindings- en stroomfunctie, 90 km/h. De inrichtingsvoorschriften voor deze wegen zijn te vinden in onze talrijke vademecums. Deze vademecums bevatten onze huidige kennis om onze wegen zo veilig, geloofwaardig en leesbaar mogelijk in te richten. Deze richtlijnen zijn dan ook ons streefdoel voor de toekomst. Bij elke herinrichting en elk nieuw project moet met deze richtlijnen rekening worden gehouden. Het is echter niet mogelijk om ons volledige wegennetwerk van de ene dag op de andere aan deze richtlijnen aan te passen en ze opnieuw in te richten. Hiervoor is een meerjarenplanning nodig. Voorliggend dienstorder kan een tussenstap betekenen en dient als een overgangsmaatregel waarbij een compromis wordt gezocht tussen de huidige toestand van het Vlaamse wegennetwerk en wat we uiteindelijk willen bereiken. Het kan een houvast bieden bij beslissingen omtrent snelheidsregimes en (voorlopige) herinrichtingen

van wegen. Deze dienstorder beschrijft wanneer van een standaard snelheidslimiet van 70 km/u op lokale en secundaire wegen en 90 km/u op primaire wegen kan afgeweken worden en in welke uitzonderlijke gevallen dus een hoger of lager snelheidsregime kan ingevoerd worden.

## Secundaire en lokale wegen

**Standaard: 70 km/u**

### 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:

#### **Conflictdichtheid**

Het wegvak is gelegen buiten de bebouwde kom, maar er is toch nog een hoge bebouwingsdichtheid waardoor we kunnen spreken van een gesloten wegbeeld. Een hoge bebouwingsdichtheid<sup>1</sup> (dus ook meer in- en uitritten, parkings, dwarsstraten, toegangen,... en dus een hoge conflictdichtheid) vraagt immers een hoog attentieniveau van de bestuurder waardoor een lager snelheidsregime aangewezen is.

De bebouwingsdichtheid wordt hier als beslissende factor aangenomen. Indien sprake is van 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) is het aangewezen om een snelheid van 50 km/u in te voeren.

OF

#### **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.

---

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

**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.**

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).

**OF**

### **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;
- ...

### **UITZONDERING 90 KM/U**

Indien de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, kan uitzonderlijk een snelheidsregime van 90 km/u ingevoerd worden op secundaire en lokale gewestwegen buiten de bebouwde kom indien aan elk van volgende voorwaarden voldaan is en indien het snelheidsregime over een afstand van meer dan 1km lang kan ingevoerd worden:

### **Bebouwingsdichtheid<sup>1</sup>**

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.

**EN**

### **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.**

**EN**

### **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.**

Voor meer info wordt verwezen naar het Handboek Afscherpende Constructies.

## Primaire wegen (uitgezonderd autosnelwegen)

Standaard: 90 km/u

### UITZONDERING 70 KM/U

Ter verhoging van de verkeersveiligheid pleiten volgende elementen voor een verlaging van de algemene snelheid naar 70 km/u op primaire wegen (uitgezonderd autosnelwegen):

#### **Bebouwingsdichtheid**

Om een snelheid van 90 km/u te kunnen aanhouden, is het belangrijk dat de rijtaak van bestuurders zo weinig mogelijk belast wordt. De bebouwingsdichtheid heeft hier een belangrijke invloed op. Indien de rijtaak negatief wordt belast door een verhoogde bebouwingsdichtheid, kan een lager snelheidsregime van 70 km/u worden ingevoerd. Indien er sprake is van een **gesloten of midden-open bebouwing** (of een bebouwingsdichtheid van meer dan 33% langs beide zijden van de weg) kan de algemene snelheid verminderd worden van 90 km/u naar 70 km/u.

OF

#### **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 fiets- en gemotoriseerd verkeer aangewezen. **Indien de afstand tussen de rijbaan en het fietspad minder dan 2m bedraagt, wordt aanbevolen om een 70km/u –snelheidslimiet in te voeren.**

OF

#### **Obstakels**

De kans om bij het accidenteel verlaten van de rijbaan in aanraking te komen met een 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. **Indien er zich botsonvriendelijke obstakels bevinden op minder dan 2m afstand van de rand van de rijbaan, kan daarom een snelheidsregime van 70 km/u ingevoerd worden.**

Voor meer info wordt verwezen naar het Handboek Afschermdende Constructies.

## UITZONDERING 120 KM/U

Indien de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, kan uitzonderlijk een snelheidsregime van 120 km/u ingevoerd worden op primaire gewestwegen buiten de bebouwde kom indien aan **elk** van volgende voorwaarden voldaan is en indien het snelheidsregime over een afstand van meer dan 1km lang kan ingevoerd worden:

### 2x2, gescheiden verkeersafwikkeling

Aan een snelheid van 120 km/u moeten mogelijke conflictpunten met ander verkeer zoals tegenliggers beperkt worden. Om een snelheidsregime van 120 km/u te kunnen invoeren moet de verkeersafwikkeling daarom zo veel mogelijk fysiek gescheiden worden met een **middenberm** en op een andere manier dan door wegmarkeringen. Omdat er bovendien een snelheidsverschil zal zijn tussen vrachtwagen en auto's, wordt aanbevolen om minstens **2 rijstroken per rijrichting** voorzien.

## EN

### Kruisingen

Om een snelheid van 120 km/u te kunnen invoeren tussen 2 kruisingen, moet de afstand tussen de twee kruisingen voldoende groot zijn zodat het verkeer de nodige afstand heeft om te accelereren en te vertragen of te stoppen. Deze afstand werd berekend aan de hand van de acceleratie en deceleratieformules volgens NOA (2007):

$$L = \frac{v_0^2 - v_b^2}{256 * \left[ \frac{a}{g} + \frac{p}{100} \right]}$$

L=acceleratie- of deceleratielengte in meters

$v_0$ =ontwerpsnelheid van de weg (in km/u)

$v_b$ =ontwerpsnelheid aan het begin van de acceleratielengte (in km/u)

a=versnelling van het voertuig (1.0 m/s<sup>2</sup>) of vertraging van het voertuig (1.5 m/s<sup>2</sup>)

g=versnelling door de zwaartekracht (9.8 m/s<sup>2</sup>)

p=gemiddeld hellingspercentage van de weg (in %), negatief bij stijging (hier gaan we uit van een hellingspercentage van 2%)

Om een snelheidsregime van 120 km/u te kunnen invoeren moet de afstand tussen 2 gelijkgrondse kruisingen voldoende groot zijn om enerzijds te versnellen van 0 tot

120 km/u (hiervoor is volgens de formule ongeveer 460m nodig) en om vervolgens te vertragen van 120 tot 0 km/u (hiervoor is volgens de formule ongeveer 325m nodig). **Er wordt daarom aanbevolen om slechts een snelheidsregime van 120 km/u in te voeren wanneer de afstand tussen twee gelijkgrondse kruisingen minstens 750m bedraagt.**

Bovendien kan de snelheid 200m voor de kruising naar 90 km/u afgebouwd worden.

**EN**

### **Redresseren**

Om een snelheid van 120 km/u te kunnen invoeren, wordt aanbevolen om voldoende marge te voorzien zodat een bestuurder die met zijn voertuig van de rijbaan dreigt te raken, zijn traject kan corrigeren om zonder verdere gevolgen en zonder dat hij hierbij een obstakel raakt zijn weg verder te zetten. **Om een snelheidsregime van 120 km/u te kunnen invoeren, is het daarom aan te raden om langs beide zijden van de weg een redresseerstrook te voorzien zijn van minstens 75 cm breed.** Voor meer informatie wordt verwezen naar het Handboek Vergevingsgezinde wegen.

**EN**

### **Private toegangen**

Om een snelheid van 120 km/u te kunnen aanhouden, is het belangrijk dat de rijtaak van bestuurders zo weinig mogelijk belast wordt en dat confrontaties met invoegend of uitvoegend verkeer zoveel mogelijk worden vermeden gezien het snelheidsverschil tussen invoegend en doorgaand verkeer. **Om deze redenen wordt aanbevolen om een snelheidsregime van 120 km/u slechts in te voeren wanneer er langsheen de weg geen toegangen tot particulier domein zijn voorzien.**