

4. Mogelijke middelen

De tabel geeft een overzicht van de verschillende weggedeeltes. Per weggedeelte worden de belangrijkste elementen van het dwarspro-

fiel vermeld en de eigenschappen waaraan de infrastructuur moet voldoen.

	Buiten bebouwde kom	Naderingszone bebouwde kom	Binnen bebouwde kom	Centrum
	90km/u	70km/u	50km/u	30km/u 20km/u
Breedte van de weg		6m	5m tot 6m	3m tot 5m
Type voetgangersvoorziening	<ul style="list-style-type: none"> fysieke scheiding, ongelijkvloerse kruising lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen op kruispunten 	<ul style="list-style-type: none"> fysieke scheiding, ongelijkvloerse of lichtengeregelde oversteken 	<ul style="list-style-type: none"> trottoir van min 1,50m beschermde oversteken, verkeerslichten indien nodig 	<ul style="list-style-type: none"> trottoir van min 1,50m oversteken overal mogelijk
Type fietsvoorziening	<ul style="list-style-type: none"> fysieke scheiding 	<ul style="list-style-type: none"> fysieke scheiding 	<ul style="list-style-type: none"> verkeersstromen mengen of scheiden naargelang de snelheid en het type verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> verkeer volledig gemengd
Halte openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> buiten rijbaan 	<ul style="list-style-type: none"> buiten rijbaan 	<ul style="list-style-type: none"> op de rijbaan 	<ul style="list-style-type: none"> op de rijbaan
Verlichting	<ul style="list-style-type: none"> functioneel verlichting langs de weg met extra aandacht voor de kruispunten 	<ul style="list-style-type: none"> functioneel verlichting langs de weg met extra aandacht voor de kruispunten 	<ul style="list-style-type: none"> functioneel en contextueel verlichting van trottoirs, fietspaden en oversteken 	<ul style="list-style-type: none"> contextueel, decoratief verlichting van de volledige openbare ruimte
Straatmeubilair	<ul style="list-style-type: none"> schuilhuisje op enige afstand van de weg 	<ul style="list-style-type: none"> schuilhuisje op enige afstand van de weg 	<ul style="list-style-type: none"> coherentie aanwezigheid banken, vuilnisbakken fietsenstalling 	<ul style="list-style-type: none"> coherentie aanwezigheid banken, vuilnisbakken fietsenstalling
Statuut	Buiten bebouwde kom, 90km/u	Buiten bebouwde kom, 90-70 km/u	Bebouwde kom, 50 km/u	Zone 30 (woon)erf

In de straat vinden allerhande activiteiten plaats met betrekking tot het sociale leven of het verkeer. Al deze functies hebben bepaalde eigenschappen en behoeften, die soms tegenstrijdig zijn.

Bij de aanleg moet men echter rekening houden met alle weggebruikers. De wegbeheerder beschikt hiervoor over een belangrijk hulpmiddel: de snelheidsregimes. In functie van de effectief gereden snelheid zal het samengaan van de verschillende functies of modi comfortabel of gevaarlijk zijn.



Auteur en coördinatie: Isabelle Janssens, BIVV

Verleenden hun medewerking: A. Volckaert et M. Verstriet

Grafische vormgeving: XLS Graphic Design

Op papier beschikbaar in het Frans en het Nederlands, Duits- en Engelstalige versies kunnen gedownload worden.

Categorisering van wegen

Alle functies van de weg, perfect in harmonie

1. Definities

De straat is een multifunctionele ruimte. De verblijfsfunctie, de plaatselijke verkeersfunctie en de doorgaande verkeersfunctie gebeuren alledrie in de openbare ruimte, waarvan ook de openbare weg deel uitmaakt.

De verblijfsfunctie omvat alle activiteiten met betrekking tot het sociaal en economisch leven op een bepaalde plaats. De relaties die hieruit voortvloeien zijn haaks ten opzichte van de openbare weg. De openbare ruimtes aan weerszijden van een weg moeten met elkaar in verbinding kunnen staan. De verblijfsfunctie zorgt er dus voor dat er veel overgestoken wordt door voetgangers en fietsers, en brengt activiteiten met zich mee die een gedeelte van de openbare weg in beslag nemen. Zo wacht men er op het openbaar vervoer en worden er manoeuvres uitgevoerd om te parkeren, om leveringen uit te voeren, ...

De verkeersfunctie, of het nu gaat om plaatselijk of doorgaand verkeer, strekken zich uit over de hele lengte van de weg. We hebben het dan niet over de openbare ruimtes aan weerszijden van de weg, maar over bestemmingen. Een plaats als dusdanig wordt niet in aanmerking genomen, maar wel de route waarlangs de plaats zich bevindt.

De gelijktijdige aanwezigheid van deze functies en de verschillende manieren om de openbare weg op te vatten, gaan niet altijd goed samen. De plaatselijke functies zijn moeilijk verenigbaar met het snelle doorgaande verkeer. Het snelle doorgaande verkeer is dan weer moeilijk verenigbaar met de verschillende erfonthuizingen.

De categorisering van wegen is bedoeld om de verschillende functies van de openbare weg beter op elkaar te doen aansluiten.

2. Principes

Hoe kan men de verschillende functies op elkaar afstemmen?

- De verkeersstromen (zowel kwantitatief als kwalitatief) aanpassen aan de functies van de weg, alternatieve wegen aanleggen voor bepaalde weggebruikers.
- De verblijfsfunctie afschermen van het overblijvende verkeer:

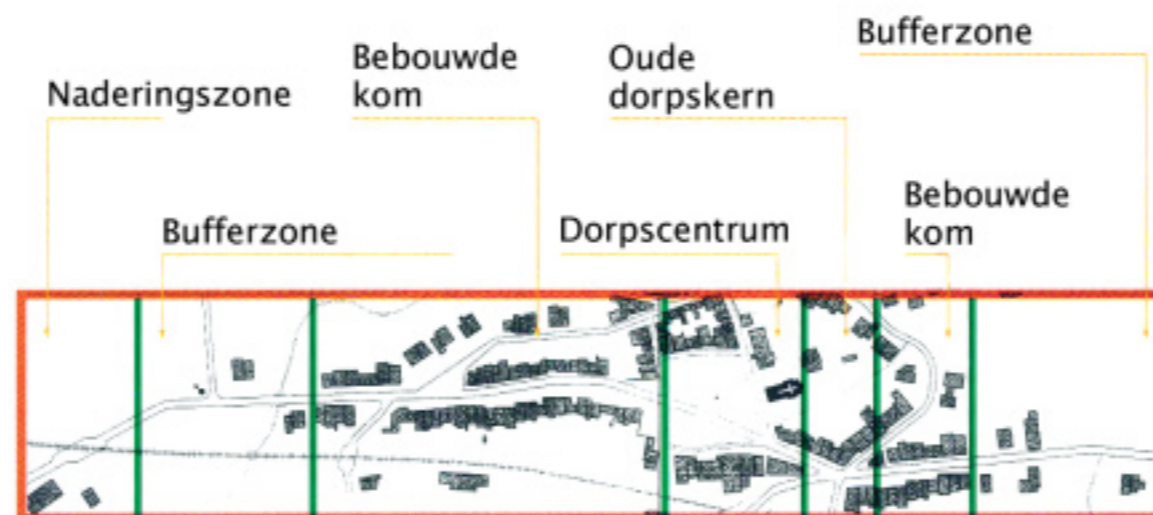


Weg die de verblijfsfunctie verbetert

- door de verkeersinfrastructuur aan te passen: beschermde oversteekplaatsen aanleggen, het oversteken regelen via verkeerslichten, aanleg van fietspaden, voetpaden, verkeersgeleiders, inrichting kruispunten, ...
- door te zorgen voor een gemodulerde snelheidsbeheersing.

Het afzonderlijk uitvoeren van deze maatregelen leidt niet tot het gewenste resultaat.

De categorisering is dus een middel om de verschillende functies van de openbare weg op elkaar af te stemmen. De wegen worden in categorieën ingedeeld volgens de functies op een bepaalde plaats. Op elk weggedeelte zullen er snelheden vastgelegd worden die



aangepast zijn aan de verschillende functies van een bepaalde plaats. Een weg wordt dus niet meer over de hele lengte in aanmerking genomen, maar per sectie. Dankzij deze onderverdeling kan de configuratie dus regelmatig worden aangepast aan de ontwikkelingen van plaatselijke functies.

3. Methode

We beschouwen een doortocht door een dorpskern, met voornamelijk doorgaand verkeer. Volgens de wegenhiërarchie bevinden we ons op een hoofdstraat. Laten we eens kijken wat er gebeurt als we van buiten de bebouwde kom vertrekken om tenslotte in het centrum te eindigen.

Buiten de bebouwde kom

Deze weg, die zich tussen twee bebouwde kommen bevindt, doorkruist een landbouwzone. Er is bijna geen interactie met de omgeving. De weg heeft bijna uitsluitend een verbindingsfunctie. De standaardsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 90 km/u. Op bepaalde plaatsen kan men naargelang de morfologie van de rijbaan, omwille van zichtbaarheid, slipgevaar of lintbebouwing, de snelheidsbeperking laten zakken tot 70 km/u.



Weg buiten de bebouwde kom met weinig of geen interactie tussen beide zijden van de weg

Bufferzone

Vervolgens komt een zone waar de bewonersactiviteiten tot ontwikkeling komen. We zijn nog altijd buiten de bebouwde kom, want er zijn nog niet overal activiteiten langs weerszijden van de weg, en het wegbeeld is nog niet dat van een straat. Er is echter een beschermde toegang nodig om de bewoners-

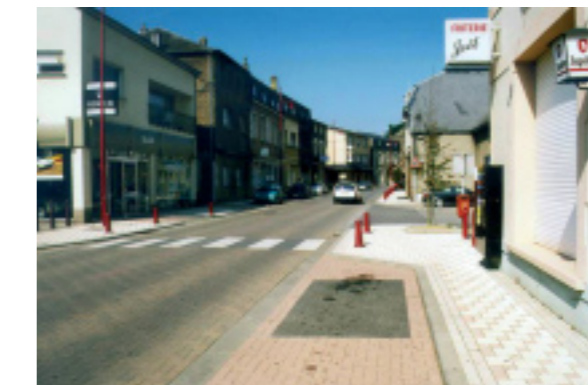


Weg die het platteland verbindt met de bebouwde kom

activiteiten te vrijwaren. De snelheid moet bijgevolg worden aangepast, meestal volstaat een 70 km/u-snelheidsbeperking. Deze bufferzone zorgt er ook voor dat het verkeer aan het begin van de bebouwde kom de reglementaire snelheid bereikt. Ze helpt dus om van 90 km/u te vertragen tot 50 km/u, want hiervoor is een bepaalde tijd en dus een bepaalde afstand nodig.

Binnen bebouwde kom

Bij het begin van de bebouwde kom is er een duidelijk morfologisch verschil. De weg is geëvolueerd tot een straat omzoomd met gebouwen en er vinden activiteiten plaats. In deze zone levert de samenloop van de verschillende functies de meeste problemen op. Het doorgaande verkeer voegt zich hier bij het plaatselijk verkeer en interfereert met verblijfsfuncties.



Weg in bebouwde kom met de configuratie van een straat

ties. Er wordt veel overgestoken en men voert veel manoeuvres uit, alle vervoersmodi zijn er vertegenwoordigd. De verschillende weggebruikers leveren een strijd voor het gebruik van de ruimte. Het binnenkomen van de bebouwde kom moet gebeuren met een effectieve snelheid van 50 km/u. Er is heel wat bewonersactiviteit.

Het stadscentrum of de dorpskern

We bevinden ons in het centrum van de bebouwde kom of van het dorp. Deze plaats heeft op zichzelf al een symbolisch karakter. De markt wordt er gehouden, men vindt er het



In het centrum van de bebouwde kom moet het verkeer wijken voor de plaatselijke activiteiten

gemeentehuis en de belangrijkste openbare diensten, de scholen, ... We bevinden ons op de plaats met de meeste verblijfsfuncties.

30 km/u of 20 km/u is de snelheid die het best aansluit op de specifieke eigenschappen van deze centraal gelegen zone.

Een openbare weg is dus niet één geheel, maar bestaat uit verschillende weggedeeltes met specifieke kenmerken naargelang de weggebruikers en de verschillende functies.

De snelheidsbeperking die er van toepassing is, moet rekening houden met deze diversiteit. Het wegbeeld moet aansluiten bij de logica dat de weggebruikers er beschermd moeten worden. De verkeersinfrastructuur moet dus aangepast worden om de snelheidsbeperking geloofwaardig te maken.