



**Vlaanderen**  
is wegen en verkeer

# Afwegingskader Snelheid op gewestwegen

## COLOFON

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Uitgegeven door</b>       | Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)   |
| <b>Informatie</b>            | Team Veiligheid en Ontwerp<br>Expertisecentrum<br>Agentschap wegen en verkeer<br><br>wegenverkeer.be<br>veiligheidsontwerp.ec@mow.vlaanderen.be |
| <b>Datum</b>                 | 19 januari 2024   |
| <b>Versienummer</b>          | 1.0   |
| <b>Vervangt dienstorder:</b> | MOW/AWV/2016/2 Snelheid op gewestwegen bubeko<br>LIN/AWV/2004/4 Snelheidsbeperking tot 30 km/u in schoolomgevingen                              |
| <b>Verwante documenten</b>   | Afwegingskader voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom   |
| <b>Goedgekeurd</b>           | Directieraad AWV (16/12/2023)   |

## DISCLAIMER

Dit afwegingskader is richtinggevend en dient als basis voor de bepaling van de maximale snelheidslimiet op wegvakken, afgestemd op de infrastructuur. Daarnaast heeft de wegbeheerder de mogelijkheid om te werken met dynamisch snelheidsmanagement om in functie van drukte en andere (tijdelijke) situaties lagere maximumsnelheden in te stellen. Richtlijnen omtrent het gebruik van dynamisch snelheidsmanagement staan los van dit afwegingskader, dat enkel uitspraak doet over de maximale snelheidslimieten in relatie tot de weginfrastructuur.

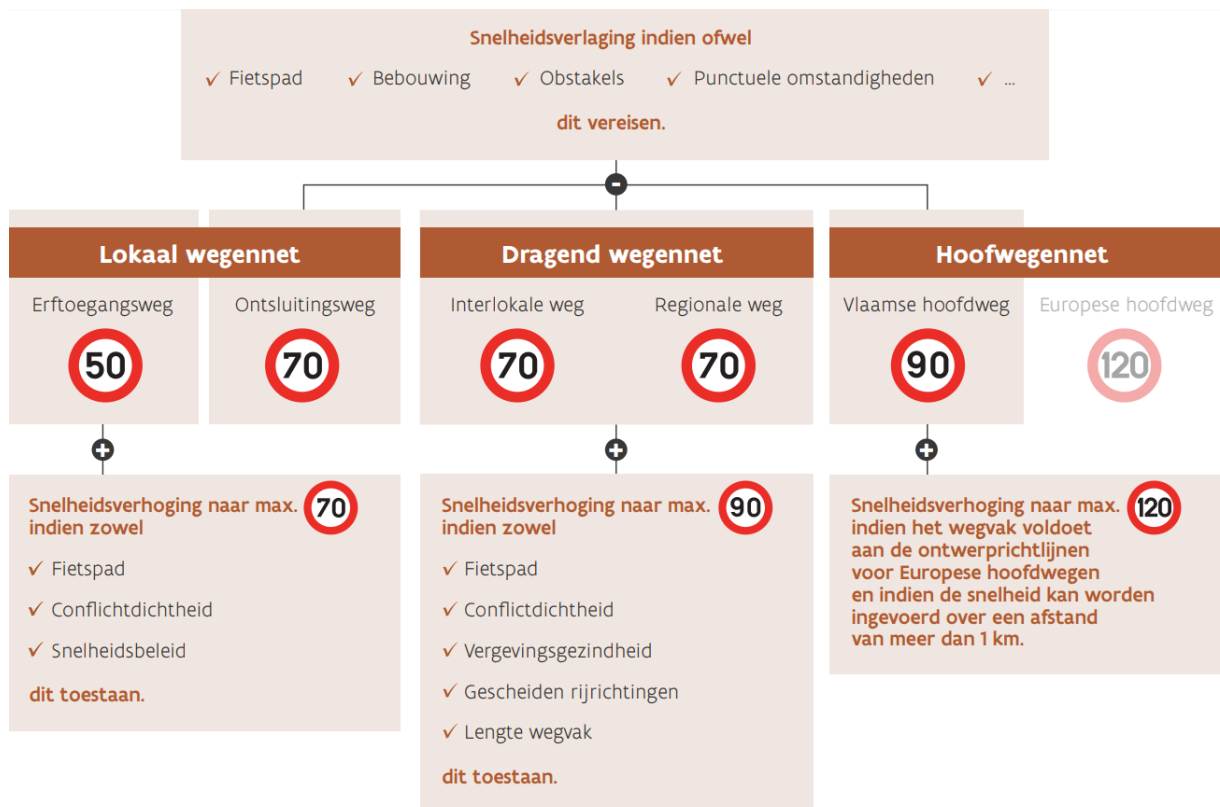
Het kader kan als leidraad gebruikt worden bij de behandeling van dossiers over bestaande wegen. De bestaande ruimtelijke context zal hierin evenwel bepalend zijn. Een perfecte oplossing zal niet altijd mogelijk zijn, maar is wel het uitgangspunt. Hoe dan ook moet gestreefd worden naar weloverwogen snelheidslimieten die passen binnen het principe van zelfverklarende wegen. Bij twijfel tussen mogelijke snelheidslimieten zal steeds gekozen worden voor een limiet die het verkeersveilig gebruik van de weg voor alle weggebruikers mogelijk maakt.

Let op: dit afwegingskader dient als hulpmiddel bij het bepalen van een gepast snelheidsregime volgens de wegcategorie en wegwitruiting. Daarnaast bestaan er ook ontwerprichtlijnen waaraan moet worden voldaan. Wanneer het snelheidsregime wordt gewijzigd, wijzigen ook de parameters voor een veilig wegontwerp (vb. minimale boogstraal). Bij het in de praktijk omzetten van de snelheidswijziging moet hiermee steeds rekening worden gehouden om de veiligheid op het wegvak te kunnen waarborgen.

## SAMENVATTING

### WEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt standaard een snelheidsregime van 50 km/h. Voor het dragend netwerk (regionale wegen en interlokale wegen) en op ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom wordt standaard uitgegaan van een snelheidslimiet van 70 km/h. Voor Vlaamse hoofdwegen is dit 90 km/h. Dit afwegingskader beschrijft ook wanneer er buiten de bebouwde kom op doordachte wijze van het standaard snelheidsregime kan worden afgeweken en in welke gevallen dus een lager of hoger snelheidsregime ingevoerd kan worden.



*Dit schema geeft een overzicht van de standaard snelheidsregimes buiten de bebouwde kom volgens wegcategorie en mogelijke afwijkingen daarvan. Dit schema alleen is echter niet voldoende om een weloverwogen afwijking te kunnen maken.*

|  |          |
|--|----------|
| <b>Samenvatting</b>  | <b>3</b> |
| <b>Inleiding</b>   | <b>5</b> |
| <b>1 Snelheid in schoolomgevingen</b>                                    | <b>7</b> |
| 1.1 Vaste en dynamische zone 30 schoolomgeving                           | 7        |
| <b>2 Snelheid op wegen binnen de bebouwde kom</b>                        | <b>8</b> |
| <b>3 Snelheid op wegen buiten de bebouwde kom</b>                        | <b>9</b> |
| 3.1 Erftoegangswegen - standaard: 50 km/h                                | 10       |
| Uitzondering: snelheidsverhoging naar max. 70 km/h                       | 10       |
| 3.2 Ontsluitingswegen - standaard: 70 km/u                               | 11       |
| 3.3 Regionale en interlokale wegen - standaard: 70 km/h                  | 13       |
| Uitzondering: snelheidsverlaging   | 13       |
| Uitzondering: snelheidsverhoging naar max. 90 km/h                       | 15       |
| 3.4 Vlaamse hoofdwegen (uitgezonderd autosnelwegen) - standaard: 90 km/h | 16       |
| Uitzondering: snelheidsverlaging   | 16       |
| Uitzondering: snelheidsverhoging naar max. 120 km/h                      | 17       |



wegtraject dragen niet bij tot de geloofwaardigheid van het snelheidsbeleid. Bovendien kan door een grotere homogeniteit de kans op conflicten en dus ongevallen verminderen<sup>1</sup>.

#### BEPALEN VAN OF AANPASSINGEN AAN HET SNELHEIDSREGIME OP WEGEN IN HET BEHEER VAN AWW

Op wegen die in het beheer zijn van AWW zullen de richtlijnen in dit afwegingskader worden toegepast door AWW. Niettemin kan AWW steeds, op eigen initiatief of op vraag van lokale besturen, een uitzondering op het standaard snelheidsregime overwegen voor een bepaald wegvak. Deze beoordeling gebeurt steeds in samenspraak tussen alle betrokken partijen. Een gelijk(w)aardige veiligheidsverplichting op gewestwegen rust immers zowel op de schouders van het Agentschap, als op die van het betrokken lokaal bestuur.

Als AWW het initiatief neemt tot aanpassing, nodigt het Agentschap alle betrokken partijen uit voor overleg om samen met hen het afwegingskader te doorlopen en een gedragen motivatiedocument voor wijziging van de snelheidslimiet op te maken. De wijzigingen worden doorgevoerd na opmaak en goedkeuring van een aanvullend reglement.

Als het lokaal bestuur een voorstel indient dat past binnen voorliggend kader en waarover het lokaal bestuur, de lokale politie en AWW voorafgaandelijk akkoord geven, worden de wijzigingen doorgevoerd na opmaak en goedkeuring van een aanvullend reglement. Indien er discussie bestaat over een voorstel van het lokaal bestuur, wordt er in samenspraak een oplossing uitgewerkt met alle partijen. Mogelijk (maar niet noodzakelijk) kan deze worden voorgelegd op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) om tot een consensus te komen.

Afwijkingen van de standaard snelheidsregimes worden grondig gemotiveerd en als opgenomen in het aanvullend reglement ter documentering van de gemaakte afwegingen en keuzes bij het bepalen van het geschikte (tijdelijk) snelheidsregime.

Bij afwegingen over snelheidsregimes is er ook overleg nodig over mogelijke noodzaak voor handhaving. Dit moet steeds gebeuren in grondig overleg met het lokaal bestuur en de lokale politie.

---

<sup>1</sup> *Homogeniseren van snelheden, Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken, Diepenbeek 2012*

# 1 SNELHEID IN SCHOOLOMGEVINGEN

De zone rond toegangen tot scholen wordt afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b, eventueel met veranderlijke informatie (dit is het geval in dynamische zones 30)<sup>2</sup>. Indien de zone 30 schoolomgeving zich bevindt binnen een ruimere zone 30, dan mag deze schoolomgeving niet afzonderlijk worden aangeduid met zoneborden (overeenkomstig artikel 12.1 ter M.B. 11 oktober 1976).

Wanneer de zone 30 schoolomgeving zich bevindt op een weg met een hoger snelheidsregime, zijn infrastructurele ingrepen nodig om de snelheidsafbouw te onderbouwen, in het bijzonder bij vaste zones 30.

Bij het afbouwen van snelheid moet rekening gehouden worden met artikel 9.9.3° van het MB van 11 oktober 1976 (Reglement van de wegbeheerder). Dit artikel bepaalt dat, indien een snelheidsbeperking wordt opgelegd buiten bebouwde kom, het eerste verkeersbord C43 aangekondigd moet worden door een gelijkaardig verkeersbord met onderbord type 1a indien het verschil tussen de maximale toegestane snelheid en de opgelegde snelheid meer bedraagt dan 20 km/h. Een alternatief bestaat erin om deze lagere snelheid niet aan te kondigen maar de snelheid af te bouwen in stappen van maximum 20 km/h.

## 1.1 VASTE EN DYNAMISCHE ZONE 30 SCHOOLOMGEVING

Als men de gevallen uitsluit waar verkeersmaatregelen zijn genomen die het statuut van een klassieke zone 30 rechtvaardigen, zou de zone waarin de maatregel wordt ingevoerd niet verder mogen reiken dan 100 tot 150 m rond de betrokken school. De keuze voor een vaste, dan wel dynamische zone 30 schoolomgeving is afhankelijk van de wegcategorie:

- Op **erftoegangswegen** wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van vaste bebording aangezien deze wegen geen enkele verbindende functie hebben. Variabele bebording is ook toegestaan.
- Op **ontsluitingswegen** kan de zone 30 schoolomgeving dynamisch of vast worden uitgevoerd. Vaste bebording is aangewezen binnen de bebouwde kom of indien het wegbeeld de zone 30 ondersteunt.
- Op **interlokale en regionale wegen** is een dynamische zone 30 schoolomgeving de standaard.

De zoneborden worden geplaatst ter hoogte van de grens van de afgebakende schoolomgeving (en niet ter hoogte van een eventuele biflash installatie met het bord F49 - oversteekplaats voor voetgangers die staat in de onmiddellijke omgeving van de schoolingang). Indien zowel biflashes als dynamische borden zone 30 schoolomgeving aanwezig zijn, werken deze volgens hetzelfde uurschema. Het uurschema is als volgt:

- De borden zijn actief van 30 min. voor aanvang lestijd tot 15 min. na aanvang lestijd.
- De borden zijn actief van 15 min. voor einde lestijd tot 30 min. na einde lestijd.
- Als er minder dan 30 min. tijd zit tussen twee opeenvolgende momenten dat de borden moeten branden, blijven ze actief.

AWV is verantwoordelijk voor de goede werking van de dynamische borden, de scholen zijn verantwoordelijk voor de correcte branduren door middel van het up to date houden van hun lestijden via een speciaal daarvoor ontwikkelde website. In het weekend en tijdens schoolvakanties zijn de dynamische zones 30 niet actief. Elke school kan daarnaast ook lokale verlofdagen registreren of speciale dagen aangeven wanneer de zone 30 toch actief moet zijn (bijvoorbeeld in geval van opendeurdag op een zaterdag).

Indien de (dynamische) zone 30 schoolomgeving zich ook uitstrekt over gemeentewegen dienen deze wegen ook uitgerust te worden met (dynamische) verkeersborden F4a en F4b. AWV neemt de kosten voor deze installatie op zich voor zover ze zich op max. 25 m van de gewestweg bevinden. Indien het lokaal bestuur de zone verder wil uitbreiden, is het zelf verantwoordelijk voor de plaatsing en het onderhoud van deze (dynamische) borden.

---

<sup>2</sup> Bij een dynamische zone 30 zijn de F4a borden standaard dynamisch, maar de F4b borden zijn statisch. Enkel wanneer de omstandigheden dit vereisen, worden ook de F4b borden dynamisch voorzien.



## 2 SNELHEID OP WEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Bij het bepalen van snelheidslimieten voor wegen binnen de bebouwde kom wordt steeds een afweging gemaakt tussen de verkeers- en de verblijfsfunctie van de weg, in de geest van het Vlaams [Verkeersveiligheidsplan](#) en de [Stockholm Declaration](#). Het [afwegingskader voor de invoering van 30 km/h binnen de bebouwde kom](#) en dit afwegingskader bieden ondersteuning in dat proces: er worden handvatten aangereikt om het beslissingsproces te doorlopen, rekening houdend met de continuïteit van het (inter)stedelijk/-gemeentelijk snelheidsbeleid. In overeenstemming met het afwegingskader en de [inrichtingsprincipes voor lokale wegen](#) gelden volgende basisprincipes:

- Bij gemengd gebruik van de infrastructuur zijn lage snelheden de standaard (tot 30 km/h).
- Bij aanliggende fietspaden is de standaard snelheid 50 km/h.

De inrichtingsvoorschriften voor de verschillende types wegen zijn terug te vinden in de vademeca van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en in de inrichtingsprincipes voor lokale wegen (VVSG). Deze vademecums worden regelmatig vernieuwd zodat ze steeds de laatste inzichten in wegontwerp omvatten. Nieuwe projecten worden steevast getoetst aan deze richtlijnen om ervoor te zorgen dat de weginrichting zo veilig, leesbaar en geloofwaardig mogelijk gebeurt. Het aanpassen van het volledige wegenpatrimonium aan de met regelmaat vernieuwde richtlijnen kan echter niet van de ene dag op de andere. In afwachting van een grootschalig herinrichtingsproject kan dit afwegingskader, samen met de compenserende maatregelen uit de inrichtingsprincipes voor een robuust wegennet, de wegbeheerder en het lokaal bestuur ondersteunen bij het nastreven van van een verbeterde verkeersveiligheid binnen de huidige toestand van de weg rekening houdend met het vanuit de wegencategorisering bepaalde objectief. Het biedt houvast bij beslissingen omtrent (tijdelijke) snelheidsregimes en (voorlopige) herinrichtingen van wegen. Let er bij de inrichting van de weg steeds op dat het begin van het gebied best door een poorteffect duidelijk wordt gemaakt. Dat gebeurt bij voorkeur verkeerstechnisch (vb. een asverschuiving) of met een omgevingskenmerk (vb. fysieke versmalling bebouwing, een brug...).





### 3 Snelheid op wegen BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en in het kader van de harmonisering van de snelheidslimieten is het aangewezen om eenduidige en uniforme snelheidsregimes te hanteren en het snelheidsregime en de ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op elkaar af te stemmen, op uitzondering van de variabele zone 30 schoolomgevingen en lokale snelheidsbeperkingen bij fiets- of voetgangersoversteekplaatsen die niet door verkeerslichten beschermd zijn. Daar wordt de snelheid bij voorkeur beperkt tot max. 50 km/u. Zowel de variabele zone 30 als de oversteekplaatsen worden best ook door fysieke ingrepen in het wegbeeld ondersteund.

Voor elke wegcategory geldt een standaard snelheidslimiet in overeenstemming met de inrichtingsprincipes voor een robuust wegennet. In dit hoofdstuk wordt toegelicht wanneer uitzonderingen op deze standaard snelheidsregimes mogelijk/aangewezen zijn en onder welke voorwaarden.

Let wel: uitzonderingen op de standaard snelheidslimiet moeten worden gemotiveerd en gedocumenteerd!



*Dit schema geeft een overzicht van de standaard snelheidsregimes buiten de bebouwde kom volgens wegcategory en mogelijke afwijkingen daarvan. Dit schema alleen is echter niet voldoende om een weloverwogen afweging te kunnen maken.*

////////////////////////////////////

### 3.1 ERFTOEGANGSWEGEN - STANDAARD: 50 KM/H

Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet voor een erftoegangsweg één stap lager dan een ontsluitingsweg en dus maximum 50 km/h. Voor meer informatie over de inrichting van erftoegangswegen wordt verwezen naar de [inrichtingsprincipes voor ontsluitingswegen & erftoegangswegen](#).



#### UITZONDERING: SNELHEIDSVERHOOGING NAAR MAX. 70 KM/H

De voor- en nadelen van verhoging van het snelheidsregime op erftoegangswegen buiten bebouwde kom naar 70 km/h moeten steeds zorgvuldig worden afgewogen: dit kan immers de leesbaarheid en het functioneren van de weg ondergraven (vb. door sluipverkeer te stimuleren). Anderzijds kan een te lage snelheidslimiet de geloofwaardigheid van de snelheidsregulering in het gedrang brengen. Het is daarom dat er op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom uitzonderlijk toch een hogere snelheidslimiet kan worden overwogen indien aan **alle** 3 voorwaarden wordt voldaan:

#### **Er zijn kwalitatieve, vrijliggende fietspaden**

Bij een snelheidsregime van 70 km/h zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk voor de veiligheid van fietsers ([Vademecum Fietsvoorzieningen](#)). Indien er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn, kan een verhoging van het snelheidsregime niet worden overwogen.

EN

#### **De conflictdichtheid is beperkt**

Om een hogere snelheidslimiet te kunnen invoeren is het belangrijk dat de rijtaak van bestuurders wordt vereenvoudigd. Factoren zoals parkeren, in- en uitritten en drukke attractiepolen vergroten de conflictdichtheid. Ook de bebouwingsdichtheid speelt hierin mee: indien sprake is van een lage bebouwingsdichtheid (een bebouwingsdichtheid van minder dan 33% langs de ene zijde van de weg en een dichtheid van minder dan 66% langs de andere zijde van de weg) wordt een beperkte verkeersgeneratie verondersteld en valt een snelheidsregime van 70 km/h te overwegen.

*Let op: Indien langsparkeren wordt toegestaan, wordt een snelheidsregime van 70 km/h afgeraden.*

EN

#### **De snelheidsverhoging past binnen een ruimer snelheidsbeleid**

Wanneer een weg wordt geclassificeerd als erftoegangsweg - met een standaard snelheidsregime van 50 km/h - is het belangrijk om de logica van het snelheidsbeleid te waarborgen en het snelheidsregime op de omliggende wegen, ter hoogte van kruispunten en binnen de zone waar de weg zich bevindt in beschouwing te nemen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij: de verhoging van de snelheidslimiet op de erftoegangsweg mag niet leiden tot sluipverkeer.

## 3.2 ONTSLUITINGSWEGEN - STANDAARD: 70 KM/U

Op ontsluitingswegen bedraagt de snelheid standaard 70 km/h buiten de bebouwde kom. Voor meer info wordt verwezen naar de [inrichtingsprincipes voor ontsluitingswegen & erftoegangswegen](#).



### UITZONDERING: SNELHEIDSVERLAGING

De verkeersveiligheid staat steeds voorop. (Lokale) omstandigheden, aanwezigheid van veel actieve weggebruikers of andere indicatoren die mogelijke onveiligheid signaleren kunnen dan ook aanleiding zijn voor een verlaging van de snelheidslimiet. Onderstaande elementen kunnen pleiten voor een verlaging van de snelheidslimiet op ontsluitingswegen:

#### **Fietspaden**

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 onvoldoende aanwezig is, kan men een lagere snelheid invoeren ten voordele van de veiligheid voor de fietsers.

Indien er **geen kwalitatieve, vrijliggende fietspaden** zijn, is een snelheidsregime van **50 km/h** aangewezen. Meer info over fietsvoorzieningen naargelang het snelheidsregime in het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#).

**OF**

#### **Conflictdichtheid**

Het wegvak is gelegen buiten de bebouwde kom, maar er is toch nog een hoge conflict dichtheid: in dat geval wordt een hoog attentieniveau gevraagd van de bestuurder, waardoor een lagere snelheid gepast is. Die conflict dichtheid kan volgen uit in- en uitritten, dwarsstraten, toegangen, langsparkeren... of een hoge bebouwingsdichtheid (met een gesloten wegbeeld). 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/h in te voeren.

*Let op: Indien langsparkeren wordt toegestaan, wordt een snelheidsregime van 70 km/h afgeraden.*

**OF**



### **Punctuele omstandigheden**

Plaatselijk en punctueel kan een lager snelheidsregime gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verlagen. 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 bepaalde afstand vóór en voorbij het betreffende punt. Enkele voorbeelden kunnen zijn:

- Veel (potentiële)<sup>3</sup> oversteekbewegingen door fietsers en/of voetgangers of noodzaak vanuit afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen;
- Locaties die niet voldoen aan de criteria voor vergevingsgezindheid;
- Aanwezigheid van een schoolomgeving;
- Aanwezigheid van een kunstwerk (brug/tunnel);
- Natuurgebieden;
- Stiltegebieden;
- ...

Indien de snelheid (plaatselijk) wordt verlaagd, moet dit gebeuren in stappen van maximum 20 km/h en zijn flankerende maatregelen aangewezen - zie inleiding hoofdstuk 2.

---

<sup>3</sup> Wenselijke en/of potentiële intensiteiten. Niet enkel het huidige aantal overstekende voetgangers is van belang. Het is immers mogelijk dat er meer potentiële gebruikers zijn maar dat deze momenteel vermijdingsgedrag vertonen, net omdat er geen veilige oversteekvoorziening is.

### 3.3 REGIONALE EN INTERLOKALE WEGEN - STANDAARD: 70 KM/H

Buiten de bebouwde kom is de snelheid voor het dragend net (regionale en interlokale wegen) in principe één stap lager dan op een Vlaamse hoofdweg en bedraagt deze bijgevolg 70 km/h. Voor meer info wordt verwezen naar de [inrichtingsprincipes voor regionale en interlokale wegen](#).



#### UITZONDERING: SNELHEIDSVERLAGING

De verkeersveiligheid staat steeds voorop. (Lokale) omstandigheden, aanwezigheid van veel actieve weggebruikers of andere indicatoren die onveiligheid signaleren kunnen dan ook aanleiding zijn voor een verlaging van de snelheidslimiet. Onderstaande elementen kunnen pleiten voor een verlaging van de snelheidslimiet op regionale en interlokale wegen:

#### Fietspaden

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 onvoldoende aanwezig is, kan men een lagere snelheid invoeren ten voordele van de veiligheid voor de fietsers.

Indien er **geen kwalitatieve vrijliggende fietspaden** zijn, is een snelheidsregime van **50 km/h** noodzakelijk. Meer info over fietsvoorzieningen naargelang het snelheidsregime in het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#).

OF

#### Conflictdichtheid

Het wegvak is gelegen buiten de bebouwde kom, maar er is toch nog een hoge conflict dichtheid: in dat geval wordt een hoog attentieniveau gevraagd van de bestuurder, waardoor een lagere snelheid gepast is. Die conflict dichtheid kan volgen uit in- en uitritten, dwarsstraten, toegangen, langsparkeren... of een hoge bebouwingsdichtheid (met een gesloten wegbeeld). 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/h in te voeren.

*Let op: Indien langsparkeren wordt toegestaan, wordt een snelheidsregime van 70 km/h afgeraden.*

OF



### **Punctuele omstandigheden**

Plaatselijk en punctueel kan een lager snelheidsregime gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verlagen. 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 bepaalde afstand vóór en voorbij het betreffende punt. Enkele voorbeelden kunnen zijn:

- Veel (potentiële)<sup>4</sup> oversteekbewegingen door fietsers en/of voetgangers of noodzaak vanuit afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen.
- Aanwezigheid van een schoolomgeving;
- Aanwezigheid van een kunstwerk (brug/tunnel);
- Natuurgebieden;
- Stiltegebieden;
- Locaties die niet voldoen aan de criteria voor vergevingsgezindheid;
- ...

Indien de snelheid (plaatselijk) wordt verlaagd, moet dit gebeuren in stappen van maximum 20 km/h en zijn flankerende maatregelen aangewezen - zie inleiding hoofdstuk 2.

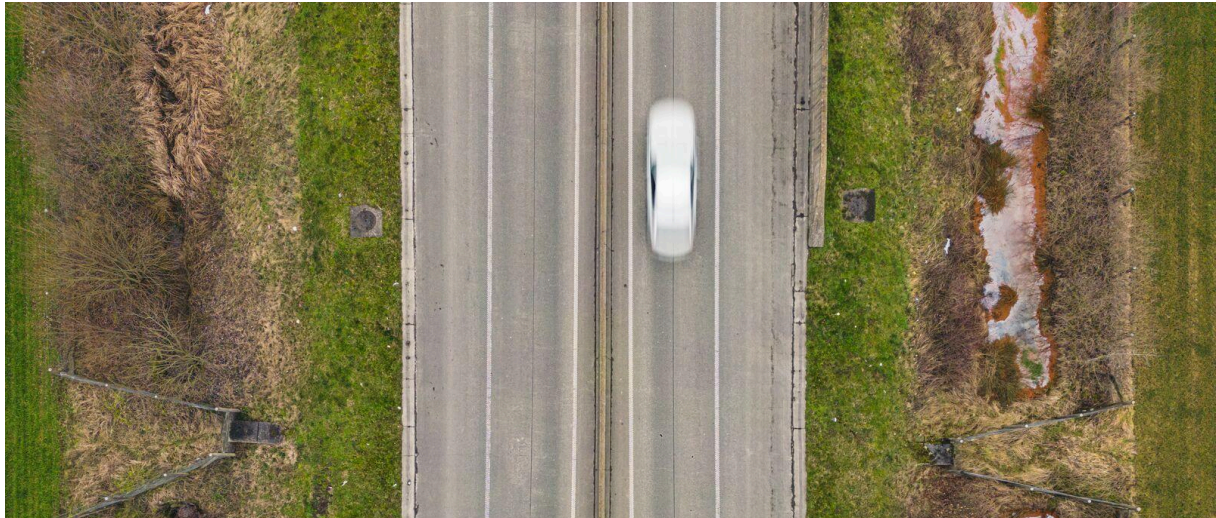
---

<sup>4</sup> Wenselijke en/of potentiële intensiteiten. Niet enkel het huidige aantal overstekende voetgangers is van belang. Het is immers mogelijk dat er meer potentiële gebruikers zijn maar dat deze momenteel vermijdingsgedrag vertonen, net omdat er geen veilige oversteekvoorziening is.



### 3.4 VLAAMSE HOOFDWEGEN (UITGEZONDERD AUTOSNELWEGEN) - STANDAARD: 90 KM/H

Dit hoofdstuk is enkel van toepassing op Vlaamse hoofdwegen die **geen** autosnelweg statuut hebben. De ontwerpsnelheid van hoofdbanen op Vlaamse hoofdwegen is standaard één stap lager dan op Europese hoofdwegen en bedraagt bijgevolg 90 km/h. Ter hoogte van de kruispunten wordt de snelheid uiteraard aangepast aan het type kruispunt. Voor meer info wordt verwezen naar de [inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen](#).



#### UITZONDERING: SNELHEIDSVERLAGING

De verkeersveiligheid staat steeds voorop. Lokale omstandigheden kunnen dan ook aanleiding zijn voor een verlaging van de snelheidslimiet. Onderstaande elementen kunnen pleiten voor een verlaging van de snelheidslimiet op Vlaamse hoofdwegen (uitgezonderd autosnelwegen):

##### **Fietspaden**

Gezien het grote verschil tussen de snelheid van fietsers en die van het gemotoriseerd verkeer met een snelheid van 90 km/h is langs deze wegen een sterke manier van afscheiding tussen het fiets- en gemotoriseerd verkeer noodzakelijk. Indien er een fietsverbinding noodzakelijk is, gekoppeld aan een Vlaamse hoofdweg, dan wordt dit als een parallelvoorziening uitgevoerd. Parallelvoorzieningen bestaan uit fietswegen die op een sterke manier afgescheiden zijn van de rijbaan.

**Indien er voor fietsers geen parallelvoorziening langs een ander tracé kan worden voorzien, wordt een snelheidslimiet van 70 km/h ingevoerd in combinatie met vrijliggende fietspaden, volgens de richtlijnen in het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#).**

OF

##### **Conflictdichtheid**

Om een snelheid van 90 km/h te kunnen aanhouden, is het belangrijk dat de rijtaak van bestuurders zo weinig mogelijk belast wordt. De conflict dichtheid heeft hier een belangrijke invloed op. Volgens de [inrichtingsprincipes voor Vlaamse hoofdwegen](#) - die uitgaan van een standaard snelheid van 90 km/h - moet het aantal aansluitingen (en dus ook het aantal toegangen tot privaat domein) worden beperkt. Bovendien moet er aandacht worden besteed aan uitwisselingen van verkeer. Deze uitwisseling gebeurt bij voorkeur via een knooppunt/verkeerswisselaar of via een aansluitingscomplex/op- en afrittencomplex lichtengeregeld, via verkeersregelinstallatie waarbij de conflicten maximaal conflictvrij



worden geregeld of via een rotonde; dit in overeenstemming met de bepalingen uit het [Vademecum Weginfrastructuur \(VWI\) deel Vlaamse hoofdwegen](#).

**Indien de tussenafstand van aansluitingen minder dan 660 m bedraagt of de aansluitingen niet zijn uitgevoerd volgens de bepalingen uit het Vademecum Weginfrastructuur (VWI) deel Vlaamse hoofdwegen, kan dit aanleiding geven tot een lagere snelheidslimiet.**

**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/h is de impact van dergelijke aanrijding immers veel hoger dan aan een snelheid van 70 km/h.

**Indien er zich onafgeschermd botsonvriendelijke obstakels bevinden binnen de veiligheidsstrook voor 90 km/h, is het aanbevolen om een snelheidsregime van 70 km/h in te voeren.** Voor meer info wordt verwezen naar het [Vademecum vergevingsgezinde wegen \(VVW\) deel gemotoriseerd verkeer](#).

De kans om bij het verlaten van de rijstrook in aanraking te komen met een voertuig in tegengestelde richting moet zo veel mogelijk beperkt worden. Op Vlaamse hoofdwegen is het risico groot vanwege de hoge verwachte intensiteiten en de grote gevolgen van een eventuele aanrijding. Een voldoende brede obstakelvrije middenberm of een fysieke scheiding tussen beide rijrichtingen verkleint de kans op dergelijke aanrijdingen en verhoogt daarmee de verkeersveiligheid. Voor exacte richtlijnen met betrekking tot de scheiding van rijrichtingen op Vlaamse hoofdwegen, wordt verwezen naar het [Vademecum Weginfrastructuur \(VWI\) deel Vlaamse hoofdwegen](#).

**UITZONDERING: SNELHEIDSVERHOGING NAAR MAX. 120 KM/H**

Indien de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, kan uitzonderlijk een snelheidsregime van 120 km/h ingevoerd worden op Vlaamse hoofdwegen buiten de bebouwde kom indien het wegvak voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor Europese hoofdwegen ([Vademecum Weginfrastructuur \(VWI\) deel Europese hoofdwegen](#)) **én** indien het snelheidsregime kan worden ingevoerd over een afstand van meer dan 1 km.

