



Vlaamse
overheid



Basisprincipes inrichting robuust wegennet: **ONTSLUITINGSWEGEN & ERFTOEGANGSWEGEN**

VERSIE 1.0 februari 2023

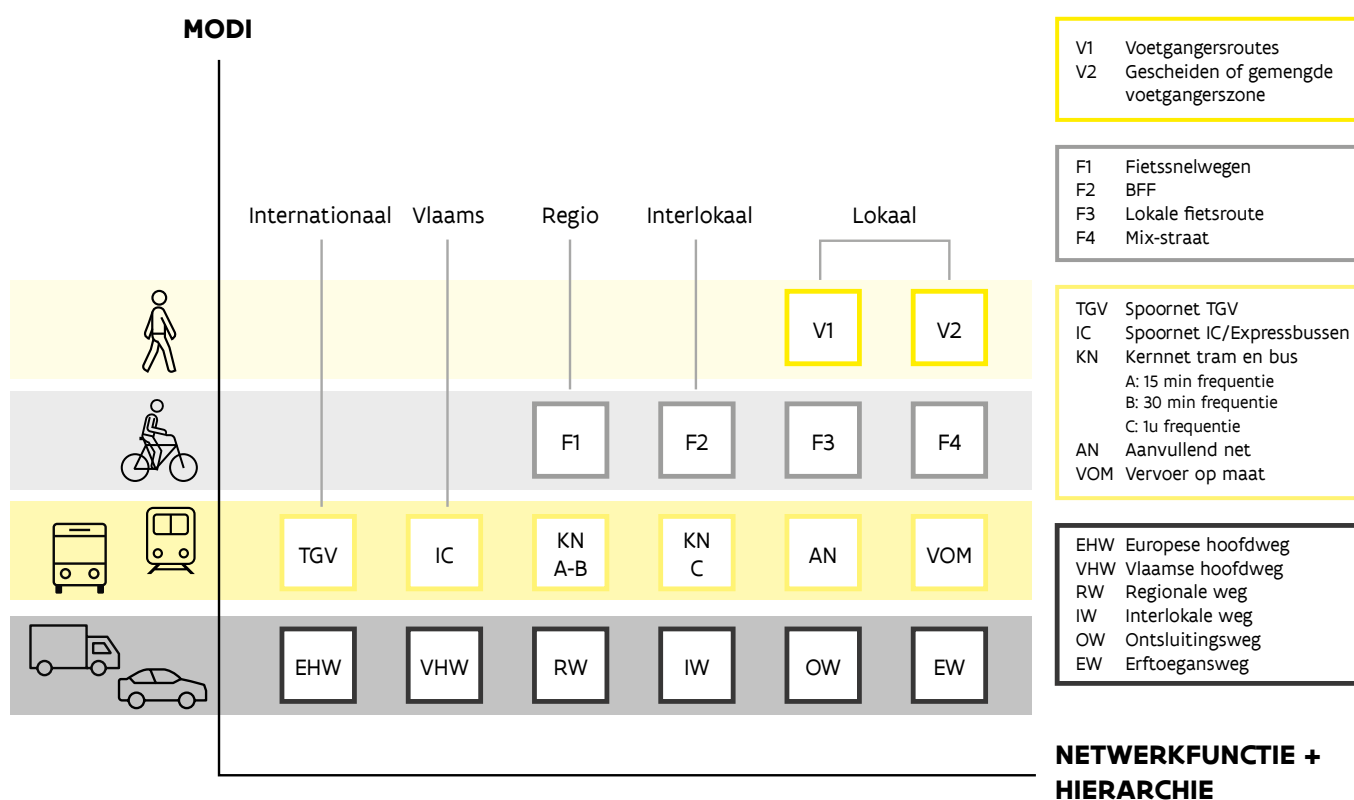
DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

AGENTSCHAP
WEGEN &
VERKEER

vvsg Vereniging van
Vlaamse Steden
en Gemeenten

Inhoudstabel

1 Inleiding	3
2 Inrichtingsprincipes	4
3 Ontsluitingswegen (OW)	5
4 Erftoegangswegen (EW)	12
5 Bijlage	17
6 Referenties	18



Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (BRON: bijgewerkte figuur uit "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling" (2019), uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes)

Voor meer info: zie bijlage.

1 Inleiding

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en werkt met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Deze nota zal fungeren als visiedocument voor de inrichting van het lokaal wegennet. Het is geen beleidsdocument maar moet de wegbeheerder helpen met de selectie van de wegen in haar beheer. Voor meer informatie over de wegcategorisering wordt verwezen naar volgende [link](#).

Het lokaal wegennet bestaat uit de ontsluitingswegen (OW) en de erftoegangswegen (EW). Ze vormen een boomstructuur binnen interlokale mazen en zijn de laatste stap in de nieuwe wegcategorisering die bestaat uit:

- **het hoofdwegennet:** Europese hoofdwegen (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW)
- **het dragend wegennet:** regionale wegen (RW) en interlokale wegen (IW)
- **het lokaal wegennet:** ontsluitingswegen (OW) en erftoegangswegen (EW)

De inrichtingsprincipes voor het [hoofdwegennet](#) en het [dragend wegennet](#) zijn reeds eerder opgesteld.

Dit visiedocument voor het lokaal wegennet werd opgesteld binnen een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW). Verder werd er via verschillende sessies beroep gedaan op de inbreng van De Lijn, De Werkvennootschap, het departement Omgeving, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Vereniging van Vlaamse Provincies en enkele steden en gemeenten (Antwerpen, Beveren, Boechout, Dendermonde, Gent, Ieper, Leuven, Maasmechelen en Sint-Truiden). Daarna werden er samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde drie infosessies georganiseerd voor steden, gemeenten, studie-bureaus en intercommunales waar verschillende stellingen en principes werden voorgelegd aan de aanwezigen. Tot slot werd er over de inrichtingsprincipes gedurende 3 maanden een enquête uitgevoerd bij de lokale besturen. Hierop hebben 126 burgemeesters, schepenen of mobiliteitsambtenaren gereageerd.

Doorheen de inrichtingsprincipes wordt er regelmatig verwezen naar de **HIËRARISCHE WEGINDELING** (zie afbeelding op pagina 2 en bijlage). Verder wordt er ook verwezen naar richtlijnen en vademeca van de Vlaamse overheid (Vademecum fietsvoorzieningen, Vademecum vergevingsgezinde wegen, ...). Deze richtlijnen en vademeca kunnen door lokale overheden worden gebruikt om verdere invulling te geven aan de inrichtingsprincipes, maar zijn niet bindend voor een lokaal bestuur (zie referenties).

Definities

ONTSLUITINGSWEGEN ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkste en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

ERFTOEGANGSWEGEN hebben geen verbindende functie maar verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn.

2 Inrichtingsprincipes

BASIS-VEILIG PRINCIPES

Een adequate inrichting van lokale wegen draagt bij tot meer verkeersveiligheid. Onderstaande 5 principes vatten het “basis-veilig principe” samen en zijn een sturend middel.¹ Ze moeten één voor één afgewogen worden om de veiligheid op lokale wegen te garanderen en/of te verbeteren.

- Functionaliteit van de weg (verblijven, verkeer, winkel, school, ...)
- Veilig scheiden of mengen in functie van massa, intensiteit, snelheid en richting van de verkeersdeelnemers
- Herkenbaarheid van de functie van de weg, voorspelbaarheid van de route en van het verplaatsingsgedrag van de weggebruiker
- Vergevingsgezindheid van de infrastructuur
- Afstemmen van de eigen bekwaamheid van elke verkeersdeelnemer zodat die zich veilig kan verplaatsen (8-80-norm: er wordt ontworpen voor alle verkeersdeelnemers rekening houdend met alle leeftijden met of zonder beperkingen)

Bovendien vormt het basis-veilig principe de integrale benadering van de inrichtingsprincipes voor het lokaal wegennet. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan en moeten bescherming bieden. Basis-veilig gaat dus niet alleen over ‘infrastructuur’. Het streeft naar algemene verkeersveiligheidsmaatregelen die ingrijpen in de vormgeving van mobiliteit in al haar facetten met een duidelijk effect op het gedrag in het verkeer.

TIJDELIJKE COMPENSERENDE MAATREGELEN

De inrichtingsprincipes voldoen aan een aantal basisprincipes en ambities. Als sommige inrichtingsprincipes nog niet toegepast kunnen worden vanwege de specifieke lokale context moeten er tijdelijke compenserende maatregelen worden genomen (bv. scheiden door re-routing (signalisatieplannen en bebording), aanpassing snelheidslimiet, fysieke aanpassing van de weg en de wegomgeving, ...).

Tijdelijke compenserende maatregelen kunnen voor het uitvoeren van de inrichting van wegen gebruikt worden. Deze maatregelen compenseren tijdelijk de standaard veiligheidsvoorzieningen tot het beoogde wegbeeld volgens de standaard inrichting gerealiseerd is. Op die manier kan de wegbeheerder ervoor zorgen dat lokale wegen voldoen aan de minimale inrichtingsprincipes en het basis-veilig principe. De tijdelijkheid (tijd die men nodig heeft om tot een standaard inrichting te komen) moet benoemd worden door de wegbeheerder met een duidelijk tijds kader en behelst een engagement van de wegbeheerder.

Hieronder worden de inrichtingsprincipes voor de ontsluitingswegen en erftoegangswegen opgenomen. Per type weg wordt een onderscheid gemaakt tussen een kerngebied, een gebied binnen de bebouwde kom (BIBEKO) en een gebied buiten de bebouwde kom (BUBEKO). Daarnaast is er een onderscheid naargelang de specifieke omgeving (bv. woonstraten, schoolstraten, landbouwwegen, kmo-zone, recreatie, ...).

3 Ontsluitingswegen (OW)

OVERZICHT ONTSLUITINGSWEGEN

Basisprincipes

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Ambities

- Ontsluitingswegen omvaten enkele basiselementen
- Ontsluitingswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving



Basisprincipe: Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting

Een OW bevindt zich op voorlaatste trede in de netwerkladder en heeft een beperktere verkeersfunctie dan het dragend wegennet. De focus ligt op de leefkwaliteit. Omdat de functie van deze wegen ook nog het ontsluiten en connecteren van enkel kernen en wijken is, is ook een functionele doorstroming op lokaal niveau binnen de regionale maas belangrijk.

De aanwezigheid en gelaagdheid van vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, ...) die opgenomen zijn in de vervoerplannen en de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's bepalen mee de inrichting, de leefkwaliteit en de mate van die functionele doorstroming. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de hiërarchische wegindeling. De plaats op de weg van de verkeersdeelnemers wordt bepaald in functie van het toegewezen belang aan de specifieke modus.

Basisprincipe: Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers

Een OW is een openbare weg die is ontworpen voor verkeersveilig gebruik. Ook hier is de aanwezigheid en gelaagdheid van vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, ...) samen met de hiërarchische wegindeling bepalend voor de inrichting, de leefkwaliteit en de mate van functionele doorstroming op lokaal niveau.

Naargelang de massa, snelheid en intensiteit van (gemotoriseerde) voertuigen en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling is een scheiding tussen alle verkeersdeelnemers nodig (zie ook [Vademecum fietsvoorzieningen](#)).

Een OW wordt zo ontworpen dat openbaar vervoer mogelijk is in functie van de hiërarchische wegindeling.

Vrachtverkeer is toegelaten op een OW met het oog op lokale bestemming en lokale bediening.

Op een OW in kerngebieden en binnen de bebouwde kom wordt de toegang voor landbouwvoertuigen uitzonderlijk en optioneel voorzien in functie van bestemmingsverkeer en lokale bediening. De toegang voor landbouwvoertuigen wordt standaard voorzien op een OW buiten de bebouwde kom.

Basisprincipe: De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden

Om de verkeersveiligheid te verhogen en de snelheidslimieten te harmoniseren, is het aangewezen om eenduidige en uniforme snelheidsregimes te gebruiken en het snelheidsregime en de ontwerpsnelheid² voor het gemotoriseerd verkeer op elkaar af te stemmen.

De geschikte snelheidslimiet voor een OW binnen en buiten de bebouwde kom wordt bepaald door rekening te houden met de gewenste (fiets)infrastructuur, de conflictdichtheid, de verhouding tot de omliggende wegen, de (potentiële) verkeerssamenstelling, de zichtbaarheid en het oprijzicht, de overstekbaarheid en de punctuele omstandigheden (voor ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: zie [Afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom](#)).

Voor kerngebieden wordt voor een OW een snelheid van 30 km/h aangeraden. Binnen de bebouwde kom bedraagt de snelheidslimiet standaard 50 km/h (wetgeving) of 30 km/h. Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet voor een OW volgens de huidige wetgeving standaard 70 km/h.

Een schoolomgeving langs een OW wordt aangeduid en ingericht als een variabele of permanente zone 30.

² De ontwerpsnelheid is de gekozen voertuigsnelheid die maatgevend is voor de dimensionering van de weg en de ontwerpelementen. De ontwerpsnelheid moet een afspiegeling zijn van de snelheid die de meeste bestuurders bij een bepaald wegontwerp van nature kiezen.



Basisprincipe: Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld

De uitwisseling van het verkeer tussen een OW en een andere OW of een EW gebeurt via een verkeersborden voorrangsgeregeld kruispunt (niet door voorrang van rechts), via een rotonde of via een verkeerslichtengeregeld (maximaal conflictvrij) kruispunt. Bij de uitwisseling wordt er steeds rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.

Een kruising van een OW met het hoofdwegennet gebeurt enkel ongelijkvloers. Er is slechts in uitzonderlijke gevallen een uitwisseling mogelijk tussen een OW en het hoofdwegennet. Voor de uitwisseling van het verkeer op een OW met een regionale of interlokale weg wordt verwezen naar de brochure: "[Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen](#)".

Het openbaar vervoer volgt dezelfde voorrangsgeregeling als het gemotoriseerd verkeer. Hierbij wordt door rekening te houden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer. Dit kan gebeuren via ruimtelijke ingrepen ter hoogte van het kruispunt. De kruising van een OW met het spoornet gebeurt ongelijkvloers of met een actieve signalisatie met afsluiting (slagbomen).

De voorrangsgeregeling voor fietsverkeer is hetzelfde als bij het gemotoriseerd verkeer en houdt rekening met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Voor de inrichting van (solitaire) fietsoversteekplaatsen en de voorrangsgeregeling wordt verwezen naar het [Vademecum fietsvoorzieningen](#). Voor de voorrangsgeregeling wanneer een fietsnetwerk en een OW kruisen binnen de bebouwde kom wordt verwezen naar de [beoordelingsmatrix](#) van Fietsberaad Vlaanderen.

Op een OW worden voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) buiten de bebouwde kom in eerste instantie ter hoogte van de kruispunten aangelegd. Buiten de bebouwde kom worden bij voorkeur geen afzonderlijke of solitaire voetgangersoversteekplaatsen aangelegd tenzij dit gemotiveerd kan worden vanuit de omgeving (belangrijke bushalte, attractiepool, ...) en er rekening wordt gehouden met de geldende snelheidslimieten (aanleg middeneiland, ...). Binnen de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten wel solitaire voetgangersoversteeken worden aangebracht. In kerngebieden moet de oversteekbaarheid gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter overal gegarandeerd worden. Zebrapaden zijn op wegvakken van een OW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers. Bij de inplanting van een solitaire voetgangersoversteek moet extra aandacht gaan naar een verkeersveilige locatiekeuze en inrichting.

Basisprincipe: Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden

Een OW wordt binnen en buiten de bebouwde kom ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen voor het gemotoriseerd verkeer. Een asmarkering is optioneel en contextafhankelijk (bv. fietsstraten).

Naargelang de massa, snelheid en intensiteit van gemotoriseerde voertuigen en rekening houdend met de hiërarchische wegingdeling is een scheiding tussen alle verkeersdeelnemers volgens het basis-veilig principe nodig.

Basisprincipe: Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag

Bij het ontwerp van een OW wordt ernaar gestreefd een zelfverklarend wegbeeld of een leesbare weg te creëren. Dit wil zeggen dat de kenmerken en inrichting van de weg overeenstemmen met de verwachtingen die gebruikers van die weg hebben. Op deze manier zet de rijomgeving aan tot gepast en behoedzaam rijgedrag. Voorbeelden zijn: poorteffect bij snelheidsovergang, nauwer wegbeeld, andere weginrichting, ...

Basisprincipe: De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

De toepassing van de principes van vergevingsgezindheid van een OW is afhankelijk van de snelheid, massa en intensiteit. Het [Vademecum vergevingsgezinde wegen](#) deel gemotoriseerd verkeer en het deel kwetsbare weggebruikers kunnen hiervoor toegepast worden.



Ambitie: Ontsluitingswegen omvatten enkele basiselementen

De basiselementen die voorzien moeten worden op een OW dienen om de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid van de weg te verhogen. Ze zijn afhankelijk van het type gebied (kernegebied, BIBEKO en BUBEKO) en van de specifieke omgeving.

Onderstaande tabel geeft een overzicht.

	BUBEKO (max 70 km/h)	BIBEKO (max 50 km/h of 30 km/h)	Kernegebied (max 30 km/h)
	Gesloten verharding.	Gesloten verharding.	Gesloten verharding.
	De openbare weg wordt niet standaard verlicht (dynamische aansturing mogelijk). Openbare verlichting kan voorzien worden ter hoogte van discontinuïteiten, gevaarpunten of attractiepolen. Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.
	Geen zebrapaden op wegvakken tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving.	Zebrapaden op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter van ontsluitingswegen. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.
	Vrijliggende fietspaden (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Aanliggende fietspaden (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).
	Parkeren op de rijbaan moet vermeden worden.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.
	Openbaar vervoer halteert afhankelijk van de context op rijbaan of in een haltehaven ³ .	Openbaar vervoer halteert op rijbaan maar i.f.v. specifieke context kan halteren in haltehaven aangewezen zijn.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.
Bedrijventerreinen/kmo-zones, containerparken, landbouwbedrijven,	Maximum 50 km/h. Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers sterk aangeraden.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het scheiden (vrijliggende fietspaden) en/of ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het scheiden (vrijliggende fietspaden) en/of ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.
Schoolomgevingen	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.
Recreatiegebieden	Maximum 50 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers

³ Voor luchtkwaliteit is halteren in een haltehaven het meest aangewezen.



Ambitie: Ontsluitingswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij het ontwerp van een OW worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#) toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving. De 10 kernkwaliteiten kunnen gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- **Gezondheid:** bij het ontwerp moet maximaal geprobeerd worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en om de overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van een stille wegverharding, de optimalisatie van de ritdynamiek⁴, een goede dimensionering van de weg binnen de bebouwde kom (vermijden dat nieuwe street canyons gecreëerd worden, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden) en door de inplanting van het traject buiten de bebouwde kom (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden). Het ontwerp houdt rekening met een oordeelkundige verlichting waarbij enkel wordt verlicht waar en wanneer nodig.
- **Waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap:** het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, typische landschapskenmerken en de cultuurhistorische waarden. Bijvoorbeeld door doorzichten naar omliggend landschap en kenmerkende gebouwen te behouden.
- **Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit:** het ontwerp moet rekening houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren door middel van bijvoorbeeld open grachten, ecostructuren en andere ontsnipperende maatregelen.
- **Klimaatbestendigheid:** De inrichting van de weg vermindert de specifieke klimaatgevoeligheden (hit-testress, overstromingsrisico, ...). Bijvoorbeeld: meer water en groen om oververhitting in het stadscentrum tegen te gaan, oppervlakteverharding beperken, ruimte voor waterinfiltratie voorzien, ruimte voor waterberging om hemelwater op te vangen en te hergebruiken, variatie in beplanting om uitval door ziektes te vermijden.
- **Inclusief samenleven:** De inrichting van de weg heeft oog voor toegankelijkheid, doelgroepgeschiktheid en het stimuleren van ontmoetingen. Dit kan bijvoorbeeld door de straatinrichting beter af te stemmen op voetgangers, fietsers, kinderen en minder mobiele mensen, straten vlot oversteekbaar te maken, te voorzien in rustplekken en groen en door de parkeerdruk te verminderen met wijkparkings, ...

⁴ Het vermijden van een stop- startbeweging heeft een gunstige invloed op de uitstoot van emissies. Wanneer er veel stop- startbewegingen zijn, zijn de toenames in emissies kleiner bij lagere snelheden dan bij hogere snelheden.



Ontsluitingswegen versus Interlokale wegen

Onderstaande tabel vergelijkt in het kort de inrichtingsprincipes voor ontsluitingswegen (lokaal wegennet) en interlokale wegen (dragend wegennet). Voor een uitvoerige beschrijving van de interlokale wegen wordt verwezen naar de brochure "[Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen](#)".

	Interlokale weg (IW)	Ontsluitingsweg (OW)
Functie van de weg	Interlokale wegen vormen interlokale mazen en ze verbinden niet-aanpalende gemeenten. Interlokale wegen vallen onder de definitie van robuustheid en vervullen deze functie bij calamiteiten op het hogere wegennet. De filekans voor auto- en vrachtverkeer is beperkt.	Ontsluitingswegen bevinden zich op voorlaatste trede onderaan de netwerkkladder waardoor ze een beperktere verkeersfunctie hebben dan het dragend wegennet. Ze vallen niet onder de definitie van robuustheid en vervullen geen functie in de cascade van de doorstroming van het verkeer op het hogere wegennet. De focus ligt op leefkwaliteit. Omdat de functie van deze wegen ook nog het ontsluiten en connecteren van enkel kernen en wijken is, is ook een functionele doorstroming op lokaal niveau binnen de maas van het dragend wegennet belangrijk.
Verkeersveilig ontwerp	Verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers	
Ontwerpsnelheid	BIBEKO: max 50 km/h BUBEKO: max 70km/h	Kerngebied: aangeraden 30 km/h BIBEKO: max 50 of 30 km/h BUBEKO: max 70 km/h
Kruispunten	Verkeerslichten geregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld	
Indeling weg	BUBEKO: Bouwvrije strook	Geen uitspraak over
Rijstroken	1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen	
Erftoegangen	Selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen.	Geen beperking m.b.t. aantal toegangen
Parkeren	Op de rijbaan te vermijden	Op de rijbaan is mogelijk in BIBEKO en kerngebied
Doorstroming verkeer	Vlotte doorstroming van alle verkeersfuncties, rekening houdend met de hiërarchische wegindeling	Enkel functionele lokale doorstroming rekening houdend met de hiërarchische wegindeling.

4 Erftoegangswegen (EW)

OVERZICHT ERFTOEGANGSWEGEN

Basisprincipes

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied)
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Ambities

- Erftoegangswegen omvatten enkele basiselementen
- Erftoegangswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

Basisprincipe: Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt

Een EW bevindt zich op de onderste trede in de netwerkladder. De woon- en verblijfsfunctie primeert boven de verkeersfunctie. Hierdoor ligt de focus op maximale leefkwaliteit.

De aanwezigheid en gelaagdheid van vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, ...) die opgenomen zijn in de vervoerplannen en de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's bepalen mee de inrichting. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de hiërarchische wegindeling. De plaats op de weg van de verkeersdeelnemers wordt bepaald in functie van het toegewezen belang aan de specifieke modus.

Basisprincipe: Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers

Een EW is een openbare weg die is ontworpen voor verkeersveilig gebruik. Ook hier is de aanwezigheid en gelaagdheid van vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, ...) samen met de hiërarchische wegindeling bepalend voor de inrichting. De leefkwaliteit primeert en de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt.

Bij een EW is gemengd verkeer het uitgangspunt in het kerngebied en binnen de bebouwde kom. Het mengen gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. Buiten de bebouwde kom is er naargelang

de massa, snelheid en intensiteit van (gemotoriseerde) voertuigen en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling een scheiding tussen alle verkeersdeelnemers nodig (zie ook [Vademecum fietsvoorzieningen](#)).

Op een EW moet de aanwezigheid van openbaar vervoer afgewogen worden binnen de hiërarchische wegindeling en de omgeving.

De aanwezigheid van vrachtverkeer op een EW moet afgewogen worden binnen het netwerk en de omgeving. Enkel lokale bediening is toegelaten maar kan beperkt worden in de tijd.

Op een EW wordt de toegang voor landbouwvoertuigen in het kerngebied en binnen de bebouwde kom optioneel voorzien in functie van bestemmingsverkeer en/of lokale bediening.

Basisprincipe: De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied)

Om de verkeersveiligheid te verhogen en de snelheidslimieten te harmoniseren, is het aangewezen om eenduidige en uniforme snelheidsregimes te gebruiken en het snelheidsregime en de ontwerpsnelheid⁵ voor het gemotoriseerd verkeer op elkaar af te stemmen.

Binnen de bebouwde kom bedraagt de snelheidslimiet op een EW omwille van het dominante verblijfskarakter maximum 30 km/h. Een verlaging van de snelheidslimiet tot maximum 20 km/h, zoals bij de creatie van een woonerf, kan overwogen worden als de kenmerken overeenkomen met die van een woonerf. Een eventuele verhoging van de snelheidslimiet naar 50 km/h kan als er kwalitatieve fietspaden zijn, een beperkte conflictdichtheid is en als dit past binnen een ruimer snelheidsbeleid (voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom: zie [Afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom](#)).

Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet voor een EW één stap lager dan een OW en dus maximum 50 km/h.

Een schoolomgeving langs een EW wordt aangeduid en ingericht als een permanente of variabele zone 30, of als een woonerf.

Basisprincipe: Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts

De uitwisseling tussen een EW en een andere EW gebeurt via een d.m.v. verkeersborden voorrangsgeregeld kruispunt of via een voorrang van rechts kruispunt. Bij de uitwisseling wordt er altijd rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.

De uitwisseling van het verkeer tussen een EW en een OW gebeurt verkeerslichtengeregeld (maximaal conflictvrij), via een rotonde of via een d.m.v. verkeersborden voorrangsgeregeld kruispunt (niet door voorrang van rechts).

Een kruising van een EW met het hoofdwegennet gebeurt enkel ongelijkvloers. Er is geen uitwisseling mogelijk tussen een EW en het hoofdwegennet. Voor de uitwisseling van het verkeer op een EW met een regionale of interlokale weg wordt verwezen naar de brochure: "[Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen](#)".

⁵ De ontwerpsnelheid is de gekozen voertuigsnelheid die maatgevend is voor de dimensionering van de weg en de ontwerp-elementen. De ontwerpsnelheid moet een afspiegeling zijn van de snelheid die de meeste bestuurders bij een bepaald wegontwerp van nature kiezen.

Het openbaar vervoer volgt dezelfde voorrangregeling als het gemotoriseerd verkeer. Hierbij wordt door rekening te houden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer. Dit kan gebeuren via ruimtelijke ingrepen ter hoogte van het kruispunt. De kruising van een EW met het spoornet gebeurt ongelijkvloers of met een actieve signalisatie met afsluiting (slagbomen).

De voorrangregeling voor fietsverkeer is hetzelfde als bij het gemotoriseerd verkeer en houdt rekening met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Voor de inrichting van (solitaire) fietsoversteekplaatsen en de voorrangregeling wordt verwezen naar het [Vademecum fietsvoorzieningen](#). Voor de voorrangregeling van een fietsnetwerk met een EW binnen de bebouwde kom wordt verwezen naar de [beoordelingsmatrix](#) van Fietsberaad Vlaanderen.

Buiten de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. Binnen de bebouwde kom en in kerngebieden moet de oversteekbaarheid, gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter, overal gegarandeerd worden (zowel op wegvakken als op kruispunten). Zebrapaden zijn op wegvakken van een EW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers. Bij de inplanting van een solitaire voetgangersoversteek moet extra aandacht gaan naar een verkeersveilige locatiekeuze en inrichting.

Basisprincipe: Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk

Een EW kan binnen en buiten de bebouwde kom ingericht worden als 1x2-weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen voor het gemotoriseerd verkeer of als een éénavaksweg. Een asmarkering is optioneel en contextafhankelijk (bv. fietsstraten).

Bij een EW is gemengd verkeer het uitgangspunt in het kerngebied en binnen de bebouwde kom. Het mengen gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. Buiten de bebouwde kom is er naargelang de massa, snelheid en intensiteit van (gemotoriseerde) voertuigen en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling een scheiding tussen alle verkeersdeelnemers nodig (zie ook [Vademecum fietsvoorzieningen](#)).

Basisprincipe: Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag

Bij het ontwerp van een EW wordt ernaar gestreefd een zelfverklarend wegbeeld of een leesbare weg te creëren. Dit wil zeggen dat de kenmerken en inrichting van de weg overeenstemmen met de verwachtingen die gebruikers van die weg hebben. Op deze manier zet de rijomgeving aan tot gepast en behoedzaam rijgedrag. Voorbeelden zijn: poorteffect bij snelheidsovergang, nauwer wegbeeld, andere weginrichting, ...

Basisprincipe: De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

De toepassing van de principes van vergevingsgezindheid van een EW is afhankelijk van de snelheid, massa en intensiteit. Het [Vademecum vergevingsgezinde wegen](#) deel gemotoriseerd verkeer en het deel kwetsbare weggebruikers kunnen hiervoor toegepast worden.

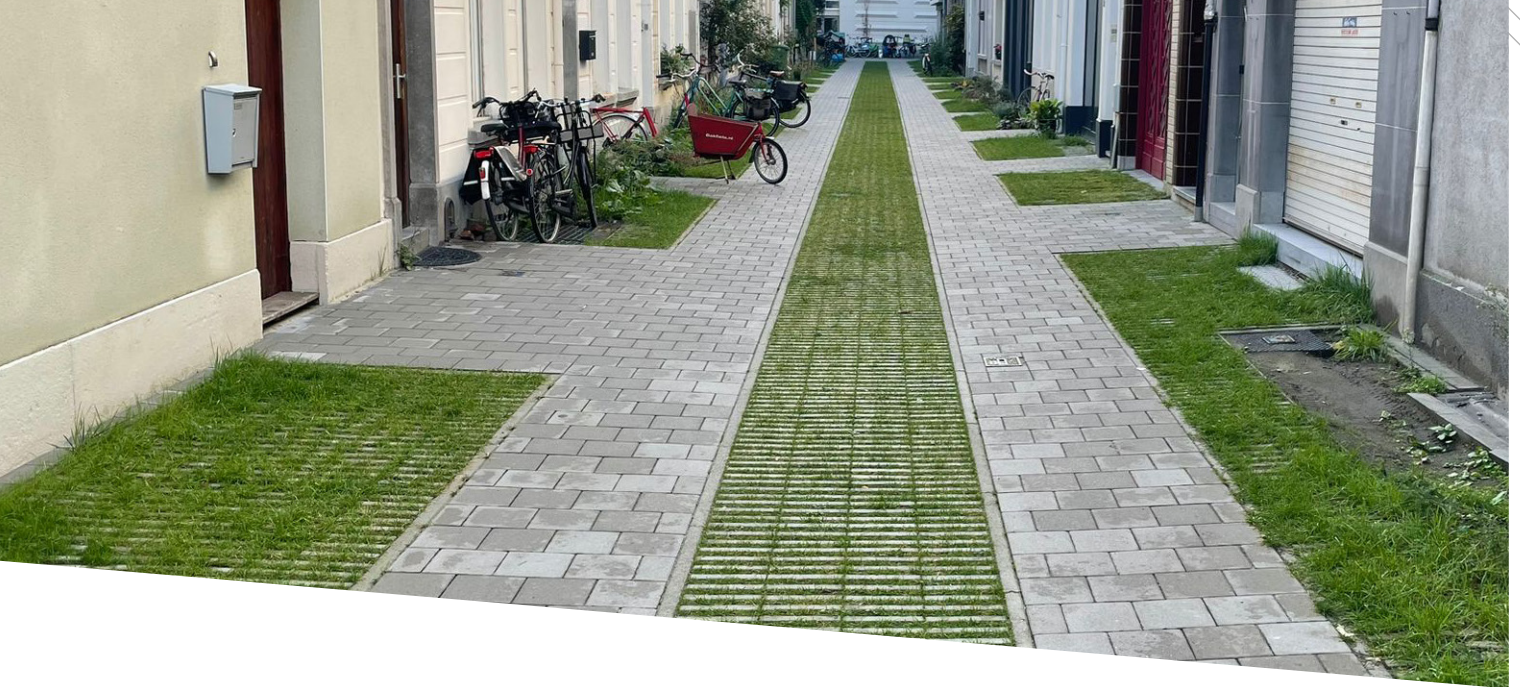


Ambitie: Erftoegangswegen omvatten enkele basiselementen

De basiselementen die voorzien moeten worden op een EW dienen om de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid van de weg te verhogen. Ze zijn afhankelijk van het type gebied (kerngebied, BIBEKO en BUBEKO) en de specifieke omgeving.

Onderstaande tabel geeft een overzicht.

	BUBEKO (max 50 km/h)	BIBEKO (max 50 km/h of 30 km/h)	Kerngebied (max 30 km/h)
	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen
	De openbare weg wordt niet standaard verlicht (dynamische aansturing mogelijk). Openbare verlichting kan voorzien worden ter hoogte van discontinuïteiten, gevaarpunten of attractiepolen. Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.
	Zebrapaden op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Aanliggende fietspaden of gemengd verkeer in functie van intensiteit (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).
	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.
	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.
Bedrijventerreinen/ kmo-zones, containerparken, landbouwbedrijven, ...	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers sterk aangeraden.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.
Schoolomgevingen	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten
Recreatiegebieden	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers



Ambitie: Erftoegangswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij het ontwerp van een EW worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het [Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#) toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving. De 10 kernkwaliteiten kunnen gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- **Gezondheid:** bij het ontwerp moet maximaal geprobeerd worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en om de overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van een stille wegverharding, de optimalisatie van de ritdynamiek⁶, een goede dimensionering van de weg binnen de bebouwde kom (vermijden dat nieuwe street canyons gecreëerd worden, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden) en door de inplanting van het traject buiten de bebouwde kom (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies, ligging en uitrusting van fietspaden en voetpaden). Het ontwerp houdt rekening met een oordeelkundige verlichting waarbij enkel wordt verlicht waar en wanneer nodig.
- **Waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap:** het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, typische landschapskenmerken en de cultuurhistorische waarden. Bijvoorbeeld door doorzichten naar omliggend landschap en kenmerkende gebouwen te behouden.
- **Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit:** het ontwerp moet rekening houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren door middel van open grachten, ecoducten en andere ontsnippende maatregelen.
- **Klimaatbestendigheid:** de inrichting van de weg vermindert de specifieke klimaatgevoeligheden (hit-testress, overstromingsrisico, ...). Bijvoorbeeld meer water en groen om oververhitting in het stadscentrum tegen te gaan, oppervlakteverharding beperken, ruimte voor waterinfiltratie voorzien, ruimte voor waterberging om hemelwater op te vangen en te hergebruiken, variatie in beplanting om uitval door ziektes te vermijden.
- **Inclusief samenleven:** de inrichting van de weg heeft oog voor toegankelijkheid, doelgroepgeschiktheid en het stimuleren van ontmoetingen. Dit kan bijvoorbeeld door de straatinrichting beter af te stemmen op voetgangers, fietsers, kinderen en minder mobiele mensen, straten vlot oversteekbaar te maken, te voorzien in rustplekken en groen en door de parkeerdruk te verminderen met wijkparkings, ...

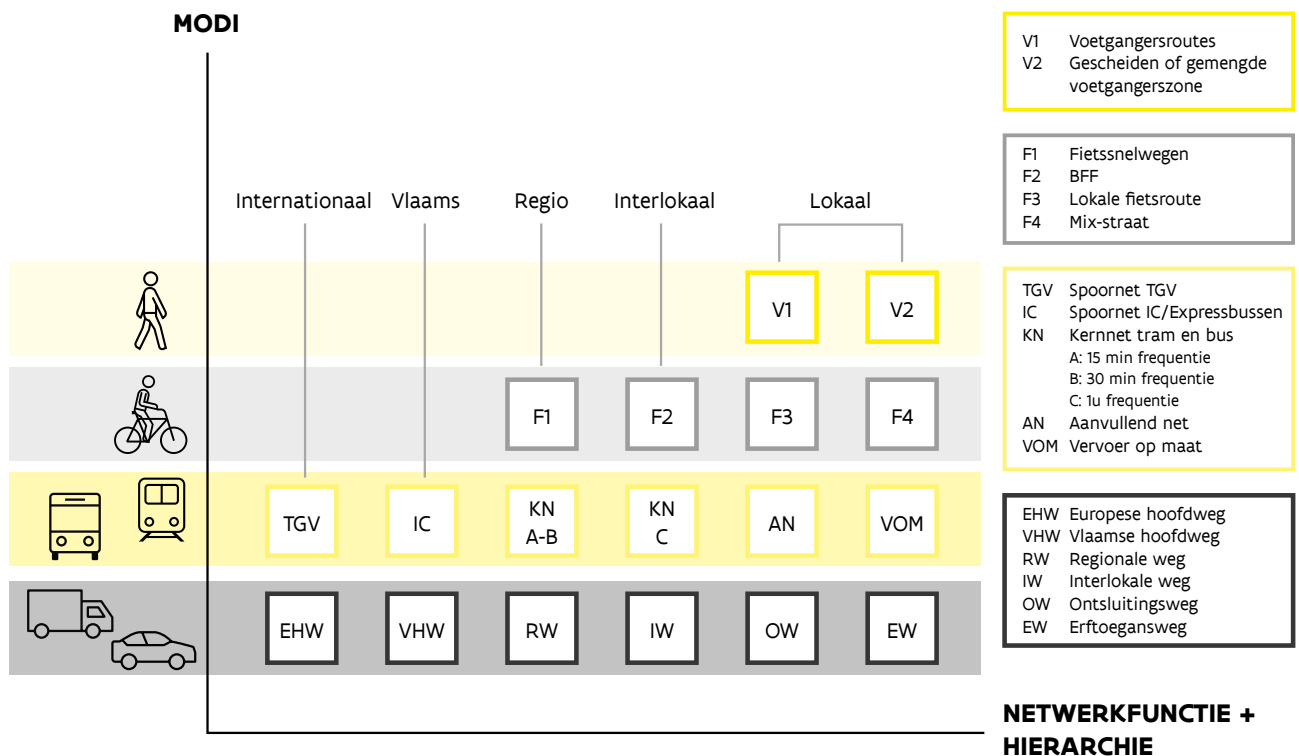
⁶ Het vermijden van een stop- startbeweging heeft een gunstige invloed op de uitstoot van emissies. Wanneer er veel stop- startbewegingen zijn, zijn de toenames in emissies kleiner bij lagere snelheden dan bij hogere snelheden.

5 Bijlage

In de inrichtingsprincipes wordt er regelmatig verwezen naar de hiërarchische wegingdeling. Dit gaat over onderstaande figuur. Dit schema is een herwerking van een figuur uit de studie "[Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling \(2019\)](#)". Het schema toont de hiërarchie tussen de verschillende vervoersnetwerken in relatie tot de functie die de transportmodi opnemen in het vervoersnetwerk. Tegelijkertijd positioneert het schema ook de netwerkniveaus van andere vervoersmodi (voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer) ten opzichte van het nieuw netwerkconcept. De functie die bijvoorbeeld een ontsluitingsweg voor het auto- en vrachtverkeer vervult, staat op hetzelfde niveau als de functie van het aanvullend net voor het openbaar vervoer en een lokale fietsroute voor het fietsverkeer.

Dit schema wordt samen met het STOP-principe gebruikt om de ruimte in te delen, om af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.

Het schema vertelt niets over de aan- of afwezigheid van bepaalde types wegen. Een fietssnelweg hoeft bijvoorbeeld niet op een regionale weg te liggen, of voetgangers kunnen ook gebruik maken van een interlokale weg. Wat deze figuur wel aangeeft, is hoe de vier netwerken (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer) zich tot elkaar verhouden. Zo staat een fietssnelweg op dezelfde hoogte als een regionale weg voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat dus dat wanneer een fietssnelweg en een regionale weg elkaar kruisen, de fietssnelweg voorrang krijgt (STOP-principe). Het betekent niet dat fietssnelwegen altijd op/naast een regionale weg moeten liggen.



Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (BRON: bijgewerkte figuur uit "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling" (2019), uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes)

6 Referenties

- Afwegingskader voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-snelheidsregimes-binnen-de-bebouwde-kom>
- Basiskenmerken wegontwerp: Categorisering en inrichting van wegen. CROW Publicatie 315 (2017).
- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen: wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet
- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen: wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet
- Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>
- Beoordelingsmatrix Fietsberaad Vlaanderen: <https://fietsberaad.be/documenten/advies-een-leesbare-voorrang/>
- Fix the Mix op landelijke wegen - Fietsberaad Vlaanderen: www.fietsberaad.be/nieuws/fix-the-mix-op-landelijke-wegen/
- Meer informatie over de toekomstgerichte vervoersnetwerken: www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/wegennetwerk
- Vademecum fietsvoorzieningen: www.wegenverkeer.be/ontwerprichtlijnen
- Vademecum vergevingsgezinde wegen (VWV) deel gemotoriseerd verkeer: www.wegenverkeer.be/ontwerprichtlijnen
- Vademecum vergevingsgezinde wegen (VWV) deel kwetsbare weggebruikers: www.wegenverkeer.be/ontwerprichtlijnen



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

AFDELING VERKEER, WEGSYSTEMEN EN TELEMATICA

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel
Tel. 02/553 78 02
wegenenverkeer.be
verkeer.wegsystemen.telematica@mow.vlaanderen.be

VVSG
VERENIGING VAN VLAAMSE STEDEN EN GEMEENTEN
Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking

Bischoffsheimlaan 1-8
1000 Brussel
Tel. 02/211 55 00
vvsg.be/
info@vvsg.be