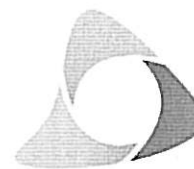


Dienstorder MOW/AWV/2012/16

d.d. 16 oktober 2012



agentschap
Wegen en Verkeer

Titel: Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein

Voorgesteld door: Stuurgroep Beheer en Onderhoud
(stuurgroep)

Kenniscluster: 1.7.2 Bouwen langs gewestwegen

Verspreiding: Intern

Vervangt dienstorder: MOW/AWV/2011/15

Geldig vanaf: 16 oktober 2012

1. Inleiding

Bij het afleveren van stedenbouwkundige adviezen, het vergunnen van bezettingen openbaar domein én het ontwerp van wegheerinrichtingen werd vastgesteld dat de bepalingen inzake toegangen ontoereikend waren. Dit dienstorder stelt zich tot doel om de voorwaarden waaraan een toegang dient te voldoen, zo concreet mogelijk te definiëren. De toepassing van dit dienstorder moet resulteren in een verlaging van het aantal mogelijke conflictpunten met de zwakke weggebruiker. Tevens beoogt de dienstorder, conform onderstaande bepalingen en maatvoeringen, het aantal toegangen tot het gewestdomein te beperken, zodat de parkeerruimte langs gewestwegen zoveel mogelijk gevrijwaard wordt. Bovendien streeft de dienstorder uniformiteit na en beperkt de dienstorder de interpretatiemogelijkheden.

M.b.t. stedenbouwkundige adviezen dient dit dienstorder in een zo vroeg mogelijk stadium toegepast te worden. Bij elke verkavelingsaanvraag of aanvraag nieuwbouw dienen de toegangen aan deze onderrichting getoetst te worden.

Dit dienstorder zal op termijn geïntegreerd worden in een ruimer geheel van regelgeving (mét rechtsgrond) inzake wegbeheer.

2. Toepassingsgebied

AWV dient bij de beoordeling steeds te handelen in functie van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

2.1 Nieuwe toegangen

Deze dienstorder heeft betrekking op nieuwe toegangen die geen belangrijke impact op de mobiliteit genereren. Blijkt uit de stedenbouwkundige aanvraag dat er een niet te verwaarlozen mobiliteitsimpact kan ontstaan, dient de aanvrager een mobiliteitstoets op te stellen of - indien er nóg grotere mobiliteitseffecten zouden optreden - tot de opmaak van een volwaardige MOBER. De ondergrenzen van het MOBER worden bepaald in het BVR d.d. 28/5/2004 (via wijzigingsbesluit d.d. 3/7/2009), die van de Mobiliteitstoets worden hieronder weergegeven. (Bijkomende informatie met betrekking tot de MOBER of de Mobiliteitstoets is te vinden op: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober.php>)

Functie	Mobiliteitstoets
	Ondergrenzen - aanbeveling richtlijnenboek
Woonfunctie	100 woningen
Kantoren zonder loketfunctie	3000 m ² bvo
Kantoren met loketfunctie	2000 m ² bvo
Bedrijvigheid/KMO	8000 m ² bvo
Industrieterreinen	Zie bedrijvigheid/KMO
Handel in dagelijkse sector	750 m ² bvo
Handel in niet-dagelijkse sector	1.250 m ² bvo
Mortuarium	Wachtruimte 50 zitplaatsen
Andere activiteiten met parking	50 parkeerplaatsen (ppn)
Onderwijsvoorzieningen (uitbreiding/verplaatsing)	Altijd
Ziekenhuis (uitbreiding/verplaatsing)	Altijd
(uitbreiding/functiewijziging) bioscoop, feestzaal, theater, concertzaal, evenementenhal, congrescentrum	Altijd
(uitbreiding) voetbalstadion, sporthal	Altijd
(uitbreiding/verplaatsing) culturele centra, tentoonstellingsruimtes	Altijd
Stadsontwikkelingsprojecten	Altijd
Vakantiedorpen, kamperen, themaparken...	altijd

2.2 Bestaande niet-stedenbouwkundig-vergunde toegangen:

Dit dienstorder is ook maatgevend voor toegangen bij de herinrichting van de wegenis.

Indien de wegenis niet wordt heringericht én de bestaande niet-vergunde toegang blijft ongewijzigd, kan dit dienstorder worden toegepast wanneer er een ernstige hypothek bestaat op de verkeersveiligheid of de parkeergelegenheid (op de aanwezige parkeerstrook). Deze beoordeling gebeurt gemotiveerd en telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. De beoordeling gebeurt door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken.

De aangelande dient dan evenwel te kunnen beschikken over voldoende tijd om de werken op eigen terrein te kunnen uitvoeren. Bij manifeste onwil wordt verwezen naar het luik 'handhaving'.

3. Locatie

Langs hoofdwegen en primaire wegen zijn de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van toepassing. Dit betekent dat:

- langs hoofdwegen en primaire wegen type I worden geen rechtstreekse toegangen tot particulier terrein voorzien.
- langs primaire wegen type II worden geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particulier terrein voorzien.

De secundaire wegen en lokale wegen hebben een toegangverlenende functie, respectievelijk als aanvullende functie of als hoofdfunctie, conform de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de provinciale structuurplannen en de gemeentelijke structuurplannen. Toegangen tot particuliere terreinen zijn bijgevolg inherent aan dit type weg, conform de inrichtingsprincipes.

De toegang wordt steeds op een zo ruim mogelijke afstand voorzien van het kruispunt. Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zover mogelijk verwijderd van het kruispunt. Ter hoogte van kruispunten worden er geen nieuwe vestigingen van druk bezochte handelszaken (bvb. benzinestations, warenhuizen) of nieuwe gebouwen waarin een sterk verkeersgenererende functie wordt voorzien (bvb. een kantoorgebouw) toegelaten, tenzij de toegang op een afstand van minstens 70,00 m van het kruispunt wordt voorzien. Er kan geen toegang voorzien worden ter hoogte van een onoverzichtelijke bocht of nabij de top van een helling, tenzij – in functie van de verkeersveiligheid – op het aangelande perceel flankerende maatregelen worden genomen.

De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (incl. straatmeubilair, verhoogde inrichtingen, bushaltes, grachten...). Op voorwaarde dat er geen enkel ander alternatief zou bestaan, kan de wegbeheerder toestaan dat infrastructurele elementen worden aangepast. De kosten daartoe worden vooraf aan de aanvrager meegedeeld gezien deze moet instaan voor de betaling. Ofwel wordt de aannemer door AWW aangesteld ofwel kan de initiatiefnemer de aannemer aanstellen, op voorwaarde dat de plannen en de uitvoeringsmodaliteiten vooraf door AWW goedgekeurd worden en op voorwaarde dat de uitvoering door AWW opgevolgd kan worden. Waardevolle lijnbeplanting wordt niet verwijderd.

In specifieke gevallen kan een rechts-in-rechts-uit opgelegd worden, zoals vermeld in punt 4.2 en 4.3. Bij toegangen tot bedrijven en druk bezochte centra (4.2) en toegangen tot landbouwgronden, kan omwille van de verkeersveiligheid geoordeeld worden dat uitzonderlijk twee toegangen worden toegelaten.

3.1 Toegang op het gewestdomein

Indien de bestaande berm niet verhard is, wordt de toegang op het openbaar domein aangelegd in gemakkelijk opbrekbare materialen. Boordstenen mogen niet boven de verharding uitsteken. Indien de berm reeds verhard zou zijn, kan de bestaande verharding (incl. boordstenen) door de overheid op kosten van de aanvrager verlaagd en verstevigd worden. In beide gevallen dient AWW een vergunning af te leveren.

De overwelving van langsgrachten dient op kosten van de aanvrager en na het verkrijgen van een afzonderlijke vergunning uitgevoerd te worden. De uitvoering gebeurt door een aannemer die erkend is voor dergelijke werkzaamheden en door AWW kan worden aanvaard.

T.b.v. een vlotte inrijbeweging kan een afschuining op het openbaar domein langs beide zijden van de toegang toegelaten worden. Elk specifiek geval dient door de wegbeheerder afzonderlijk benaderd te worden.

Op openbaar domein zijn o.a. de bepalingen van het Koninklijk besluit betreffende de werken over de sloten der wegen dd. 7/9/1933, het Besluit van de Vlaamse regering betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken dd. 29/03/1997 en het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer dd. 29/04/1997, inzonderheid art. 5 m.b.t. de toegestane hellingsbanen, van toepassing.

3.2 Toegang op het private domein

De toegang wordt in de zone van achteruitbouw aangelegd onder een maximale helling van 4%. Uitzonderlijk worden afhankelijk van de specifieke situatie afwijkingen ten opzichte van de hellingsgraad toegestaan. Deze afwijking wordt telkens beoordeeld door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken. De afwatering hiervan dient voorzien te worden op het private aangelande terrein en mag geen invloed hebben op de waterhuishouding van het openbaar domein. I.f.v. de verkeersveiligheid en ter vrijwaring van de parkeerstrook dient, behoudens de toegang, t.h.v. de perceelsgrens een structurele niet-overrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande. Deze scheiding dient geplaatst vóór de ingebruikname van het te (ver)bouwen goed.

4. Toegangsbreedtes en aantallen

Ten einde de ruimte op de parkeerstrook zoveel mogelijk te vrijwaren én het aantal mogelijke conflictpunten met de zwakke weggebruiker te beperken, worden inzake aantal en breedte maxima gehanteerd. Het aantal toegestane toegangen wordt in functie gezien van de aard van het aangevraagde project. Er is geen relatie met het aantal kadastrale percelen. Onderstaande maxima zijn van toepassing op de toegangsbreedte ter hoogte van de perceelsgrens (en dus niet op de lengte van de duiker. Deze dient zo dicht mogelijk de toegangsbreedte te benaderen, maar is steeds een veelvoud van 2.5m).

4.1 Toegang tot private woningen en gebouwen met beperkte verkeersgenererende activiteiten (bvb. praktijk, activiteit waar men op afspraak werkt, ...)

Er wordt slechts één toegang met een maximale breedte van 4,50 m toegestaan. Er dient zoveel mogelijk geclusterd met bestaande toegangen van aangrenzende percelen. Ter hoogte van de tussenliggende perceelsgrens wordt in een gemeenschappelijke toegang maximaal 7,00 m toegestaan. Indien het perceel (of een clustering van kavels) wonen en beperkte verkeersgenererende bedrijvigheid combineert, is eveneens slechts één geclusterde toegang van 4,50 m mogelijk.

Uitsluitend wat betreft de gebouwen met beperkte verkeersgenererende activiteit, kan een uitzondering toegestaan worden ten aanzien van de bovenstaande alinea.

Haaks parkeren achter de rooilijn, over een breedte groter dan 4,50 m, kan uitzonderlijk toegestaan worden, indien aan volgende, cumulatieve voorwaarden voldaan is:

1. het perceel is gelegen langs een secundaire weg of een lokale weg waar een snelheidsregime van 50 km/u of lager geldt;

2. het gebouw betreft een kleinhandelszaak met beperkte verkeersgenererende activiteiten (bijvoorbeeld een bakker, slagerij, ...) of een praktijk (dokterspraktijk, notariaat, ...) of een andere activiteit met een vergelijkbaar verkeersgenererend profiel;
3. de bouwvergunning voorziet maximaal 5 parkeerplaatsen;
4. de districtschef heeft een positieve beoordeling gegeven. De beoordeling wordt voorafgegaan door een plaatsbezoek, waarbij ook alternatieven onderzocht worden. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken. Zij beoordelen de aanvraag in functie van de verkeersveiligheid en meer specifiek de zichtbaarheid, in het bijzonder rekening houdend met de zwakke weggebruikers.

4.2 Toegang tot bedrijven en gebouwen met sterk verkeersgenererende activiteiten (benzinstations, warenhuizen, activiteiten waarmee levering door vrachtwagens of grote bestelwagens gepaard gaat, ...)

Er wordt slechts één toegang met een maximale breedte van 7,00 m toegestaan. Dit houdt rekening met de draaibewegingen van zware vrachtwagens.

In functie van de verkeersveiligheid kan hiervan afgeweken worden. Indien kan aangetoond worden dat een afzonderlijke in- en uitrit noodzakelijk zijn, kan een aparte in- en uitrit voorzien worden (bvb. voor noodzakelijke scheiding van het personenwagenverkeer en vrachtwagenverkeer of als dit verkeersveiliger zou zijn). De situatie wordt beoordeeld door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken.

In afwijking van de algemene regel, zijn voor benzinstations steeds een aparte in- en uitrit toegelaten.

Bij uitzondering kan afgeweken worden van de maximale breedte van 7,00 m. Dit dient aan de hand van rijcurvesimulaties onderbouwd te worden. Ofwel wordt EVT gevraagd deze rijcurvesimulaties uit te tekenen, ofwel wordt EVT om advies gevraagd ter beoordeling van de aangeleverde rijcurvesimulaties. De situatie wordt beoordeeld door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken.

4.3 Toegang tot landbouwgronden

Er wordt slechts één toegang met een maximale breedte van 7m toegestaan (t.b.v. tractoren met oplegger, maaidorsers...).

In functie van de verkeersveiligheid kan hiervan afgeweken worden. Indien kan aangetoond worden dat een afzonderlijke in- en uitrit noodzakelijk zijn, kan een aparte in- en uitrit voorzien worden. De situatie wordt beoordeeld door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken.

Bij uitzondering kan afgeweken worden van de maximale breedte van 7,00 m. Dit dient aan de hand van rijcurvesimulaties onderbouwd te worden. Ofwel wordt EVT gevraagd deze rijcurvesimulaties uit te tekenen, ofwel wordt EVT om advies gevraagd ter beoordeling van de aangeleverde rijcurvesimulaties. De situatie wordt beoordeeld door de districtschef. Bij de beoordeling wordt tevens de sectie 'verkeer' betrokken.

4.4 Toegang tot verkavelingen

Er dient gestreefd naar één gemeenschappelijke ontsluiting d.m.v. een ventweg. Deze ventweg dient vóór verkoop van de percelen door de verkavelaar te worden aangelegd. De ontsluiting van deze bedieningsweg dient aan de bepalingen van deze dienstorder te worden onderworpen. Wanneer het aantal loten beperkt is, dienen de toegangen zoveel mogelijk geclusterd te worden. Twee loten worden t.h.v. de tussenliggende perceelsgrens voorzien van een gemeenschappelijke toegang van max. 7m.

De toegangen die een verkaveling moeten bedienen, waarvoor duikers moeten aangelegd worden, dienen in opdracht van de verkavelaar vóór de verkoop van de loten, gerealiseerd en bekostigd te worden. Bij de stedenbouwkundige advisering dient dit opgenomen te worden als voorwaarde.

5. Handhaving

Bij gebeurlijke overtreding dient de aangelande in eerste instantie de mogelijkheid te worden geboden om zich in regel te stellen. Dit kan door het uitvoeren van definitieve (bvb. openmaken ingebuisde gracht) of - in afwachting daarvan - tijdelijke maatregelen (bvb. voorzien van tijdelijke structurele scheiding). Bij manifeste onwil wordt een PV van vaststelling opgesteld en kan er worden overgegaan tot ambtshalve maatregelen. Voorafgaandelijk dient de overtreder in kennis te worden gesteld dat de kosten daartoe op hem zullen worden verhaald. De ambtshalve uitvoering beperkt zich tot initiatieven op openbaar domein; de kosten daartoe dienen van de overtreder gerecupereerd te worden d.m.v. een 'schadedossier'.

6. Slotbepalingen

Opgeheven worden alle vroegere omzendbrieven met betrekking tot toegangen, inzonderheid:

BRA 621 nr. 406.003 dd. 1/7/1967, C, "Verkaveling langs rijkswegen"

BRA 621 nr. 471.522 dd. 3/1/1972 "Behandeling procedure distributiecentra" (wordt ondervangen door de instrumentaria MOBER of mobiliteitstoets)

BRA 576 nr. 466.757 dd. 22/6/1971 "Toegangen tot periferische winkel- en verkoopscentra"

BRA 621 nr. 466.653 dd. 24/6/1971 "Oprichting van supermarkten – shoppingcenters e.a. Bouwvergunningen"



ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal