

Invoering nieuwe wegcategorisering
Toelichting VSV 02/10/2020



 **Vlaanderen**
is mobiliteit &
openbare werken

Nathan Rockelé
Beleidsmedewerker wegenbeleid – dMOW

1

1



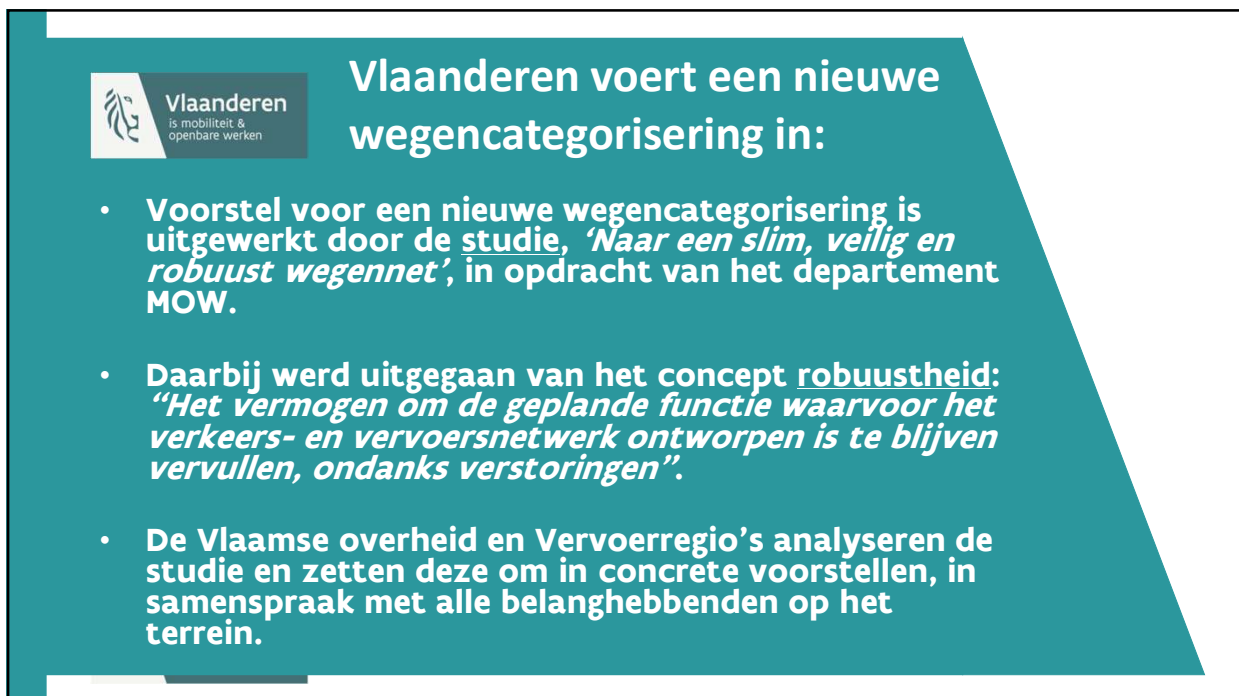
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

**PRINCIPES VAN DE NIEUWE
WEGENCATEGORISERING**

2



3



4



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Doel nieuwe wegcategorisering


ROBUUST wegennet voor **VLOT** en **VEILIG** verkeer

Een wegennet dat toelaat om bij files of onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken, door gebruik te maken van een dragend netwerk van verbindingswegen (*cascadesysteem*).

Elke bestuurder kan een vlottere route opzoeken maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen.

Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet, of andere verstoringen, de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen, en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien.

5



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Doel nieuwe wegcategorisering

VEILIG voor alle weggebruikers

Het wegennet wordt ingericht zodat veiligheid gegarandeerd is.

Inzake veiligheid staat het STOP-principe bovenaan.

Volgorde van belangen bij aanpassingen van wegen zou moeten zijn:

- Welke voorziening is er voor voetgangers?
- Is de fietsvoorziening veilig, comfortabel en conform?
- Kent het openbaar vervoer een goede doorstroming?
- Ruimte voor gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer.

6

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Netwerk volgens RSV

herkomst

bestemming

Ideaal Netwerk RSV

De vroegere wegcategorisering vormde een boomstructuur die de weggebruiker geacht werd te gebruiken. Dit stemde echter niet overeen met de routekeuzes van de weggebruikers.

7

Voorbeeld
Limburg

Brussel

Bree

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Route	Distance (km)	Travel Time
Brussels -> Bree	82,3	1 u. - 1 u. 25 min.
Bree -> Zutendaal	82,2	55 min. - 1 u. 20 min.

8

Robuust Netwerk

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

herkomst

bestemming

Netwerk in realiteit

De nieuwe wegcategorisering laat verschillende routekeuzes mogelijk. Enkel bij herkomst en bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden.

9

Routekeuze via verbindingswegen

voorbeeld – snelste route (A naar B) volgens spitsregime

In dit schema is een situatie voorgesteld met verstoringen op het hoofdwegennet (rode kleur). Hier gaat het om een verstoring van het EHW, die de vlotheid van reguliere route in het gedrang brengt. Daarom kan in dit geval een routekeuze gebeuren via een binnen de maas gelegen Vlaamse hoofdweg (VHW), een Regionale weg (RW) en een Interlokale weg (IW).

Het is de bedoeling dat de routekeuze niet over lokale wegen gaat, tenzij aan de herkomst en aan de bestemming omdat deze in een interlokale zone kunnen gelegen zijn.

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

10

Het hoofdwegennet:

- Europese hoofdwegen EHW
- Vlaamse hoofdwegen VHW

- ▶ Zorgt voor een vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer. Is drager van het doorgaand vrachtverkeer
- ▶ Wordt ondersteund door een dragend wegennet van verbindingswegen die ingeschakeld kunnen worden bij saturatie of onderbrekingen in het hoofdwegennet.



13

Europese hoofdwegen (EHW)

- ▶ **Functie:**
 - De Europese hoofdwegen vormen een raster van autosnelwegen.
 - Zij zijn drager van het internationaal verkeer.
 - Zij verbinden onze zeehavens, luchthavens en steden van 1^o orde (met HST-stations) met het buitenland.
 - Zij behoren tot het Europees TEN-T netwerk.
- ▶ **Tekst decreet:** De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. Als internationale knooppunten worden beschouwd: zeehavens, luchthavens en grootsteden met HST-stations. Zij behoren tot het Europees TEN-T netwerk.



14

Vlaamse hoofdwegen (VHW)

► **Functie:**

- Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen.
- Zij kunnen ook deel uitmaken van het TEN-T netwerk.
- Zij verbinden steden van 2^o orde onderling en met steden van 1^o orde.
- Zij ontsluiten de internationale knooppunten naar het EHW.

- **Tekst decreet:** De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Zij vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het TEN-T netwerk. De Vlaamse wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T netwerk.



15

Regionale wegen

► **Functie:**

- De regionale wegen vormen verbindingen**
- tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet en
 - tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen

Het dragend netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden ter ondersteuning van het hoofdwegennet, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.



16

Interlokale wegen

- ▶ **Functie:**
De interlokale wegen verbinden **niet-aanpalende gemeenten**. Zij ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

Zij kunnen als laagste niveau van verbindingswegen ingeschakeld worden om capaciteitsproblemen op het hoofdwegenet op te vangen.



17

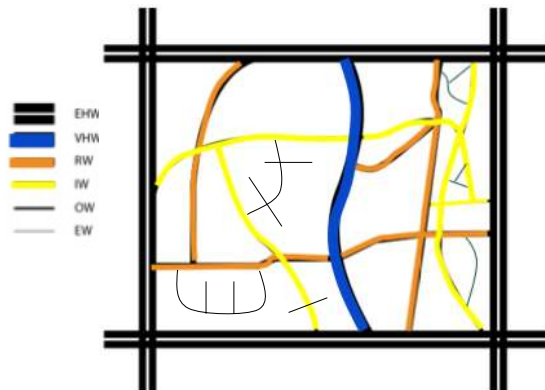
Lokale wegen

- ▶ **Wegen die niet geselecteerd werden door de Vlaamse overheid zijn lokale wegen.**
 - ▶ **Functie:**
 - De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie.
 - Zij dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone)
 - Zij ontsluiten aanpalende gemeenten naar elkaar.
 - Zij ontsluiten de interlokale zones (het gebied gelegen tussen de geselecteerde verbindingswegen) of functioneren als erftoegangswegen.
- De lokale wegen vormen boomstructuren.



18

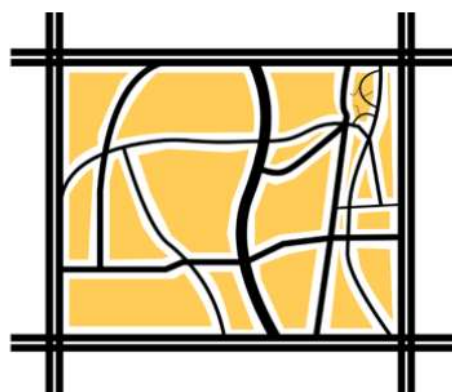
Verbindend wegennet versus lokale wegen



- **Europese hoofdwegen** vormen een grofmazig raster en eigenstandig netwerk
- **Vlaamse hoofdwegen:** vormen met de Europese hoofdwegen een grofmazig raster (Vlaamse hoofdwegen op zich vormen geen eigenstandig raster)
- **Regionale wegen** vormen samen met de Vlaamse en Europese hoofdwegen de regionale rasters, de regionale wegen op zich vormen geen eigenstandig raster
- **Interlokale wegen** vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is.
- Lokale ontsluitings- en erftoegangswegen vormen idealiter boomstructuren

19

Interlokale mazen: te vrijwaren van doorgaand verkeer



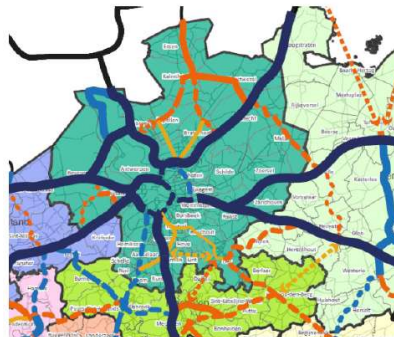
- Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen: maasdoorsnijdingen mogelijk
- Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar voor autoverkeer

20

Synthesekaart opgemaakt per vervoerregio door de studie

Voorbeeld: Antwerpen

- ▶ De vervoerregio's gaan hiermee aan de slag



23

INVOERING VAN DE NIEUWE WEGENCATGORISERING


24



Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in:

- **Verzameldecreet met o.a. als doel nieuwe categorisering invoeren**
- *Plenaire goedkeuring voorzien oktober 2020*
- **Vlaamse overheid selecteert het ontwerp hoofdwegennet**
- *Na goedkeuring verzameldecreet*
- **Vervoerregioraden leveren advies op het ontwerp hoofdwegennet**


25



Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in:

- **Vervoerregio's formuleren binnen de krijtlijnen van het Regionaal Mobiliteitsplan in opmaak een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk.**
- *Eind 2021*
- **VO legt de definitieve selecties vast in een Besluit**
- **De oude categorisering is dan definitief opgeheven**
- *Begin/midden 2022*
- **Wegen die niet geselecteerd werden door de Vlaamse overheid zijn lokale wegen.**

26



Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in:

- **Gelijktijdig worden ook inrichtingsprincipes per categorie bepaald (trekker = AWV)**
 - Hoofdwegennet
 - Basisprincipes en ambities
 - GAP-analyse
 - Brochure (binnenkort)
 - Dragende netwerk
 - Oefening lopende

27



Tot zover deze toelichting

Contact: Nathan Rockelé – dep MOW
nathan.rockele@mow.vlaanderen.be

28