

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Beslissing van de Vlaamse Regering tot voorlopige vaststelling van het ontwerp hoofdwegenet in Vlaanderen binnen de nieuwe wegencategorisering.

Samenvatting

Met deze beslissing wordt het ontwerp van het hoofdwegenet in Vlaanderen binnen de nieuwe wegencategorisering voorlopig geselecteerd. Deze selectie zal worden voorgelegd aan de vervoerregioraden om een advies uit te brengen, samen met hun voorstel voor het dragende netwerk. De definitieve vaststelling van het hoofdwegenet, zal gelijktijdig gebeuren met de definitieve vaststelling van het dragende netwerk.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De bepalingen, weergegeven in deze beslissing geven uitvoering aan de Operationele Doelstelling 6.2. van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024: "Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk". Ook het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 benoemt de invoering van een nieuwe wegencategorisering in Vlaanderen.

Dit dossier heeft betrekking op de beleidsvelden algemeen mobiliteitsbeleid en weginfrastructuur en het wegenbeleid.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Deze beslissing beoogt concrete invulling te geven aan artikel 40/1 tot en met 40/3 van het decreet Basisbereikbaarheid, ingevoegd door middel van het decreet van 9 oktober 2020.

De Inspectie van Financiën verleende op 6 april 2022 een gunstig advies, dossier gekend onder referte JVE_22 001171 .

Er is geen begrotingsakkoord vereist.

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

2. INHOUD

1. Inleiding

Conform het regeerakkoord 2019-2024 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken wordt in Vlaanderen een nieuwe wegencategorisering ingevoerd.

In opdracht van de Vlaamse overheid werd hiervoor een studie uitgevoerd die een theoretisch kader moest scheppen. Dit leidde tot het uitgewerkte rapport "*Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling*"¹. De concrete uitwerking van een nieuwe wegencategorisering is een dynamisch proces waarbij intensief wordt samengewerkt door het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken, de vervoerregio's, lokale besturen en het middenveld, vertegenwoordigd in de MORA.

Conform het artikel 40/1 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt het wegennet in Vlaanderen ingedeeld in drie lagen:

1° het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen;

2° het dragende netwerk: de regionale wegen en de interlokale wegen;

3° het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

Deze beslissing heeft tot doel om de wegen die behoren tot het ontwerp van het hoofdwegennet, bestaande uit de Europese hoofdwegen (afgekort als 'EHW') en de Vlaamse hoofdwegen (afgekort als 'VHW'), voorlopig te selecteren. Op basis van deze voorlopige selectie zullen vervolgens de vervoerregioraden om advies gevraagd worden.

2. Toelichting selectiemethode

Een Europese Hoofdweg verbindt de internationale knooppunten met het buitenland, deze maakt deel uit van het TEN-T-netwerk, zoals vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De voorlopige selectie van de Vlaamse hoofdwegen is gebeurd in 6 stappen waarbij werd nagegaan of de wegen die in aanmerking kunnen komen voldoen aan de volgende criteria :

In een eerste selectiestap maakt het wegvak deel uit van het TEN-T-netwerk, maar kan deze niet als autosnelweg worden ingericht.

In een tweede selectiestap ontsluit het wegvak een internationaal knooppunt² naar het Europese Hoofdwegennet.

Een derde selectiestap gaat uit van het vrachtverkeer, waarbij het geselecteerde wegvak enerzijds een verbinding maakt tussen twee Europese Hoofdwegen, en anderzijds meer dan 2500 vrachtwagens per etmaal telt.

¹ Zie voor meer informatie: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/wegennetwerk>

² Als internationaal knooppunt wordt beschouwd: de zeehavens van Zeebrugge, Antwerpen en Gent, de internationale luchthaven van Zaventem en de steden met een HST-station Brussel en Antwerpen.

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

In een vierde en vijfde selectiestap wordt uitgegaan van verbindingen tussen stedelijke gebieden van eerste en tweede orde³, en tussen steden van tweede orde onderling waarbij het geselecteerde wegvak een verbinding maakt tussen twee Europese Hoofdwegen. De omrijfactor tussen de stedelijke gebieden via een eerder geselecteerde hoofdweg bedraagt meer dan 1,3. Indien voldaan wordt aan beide criteria moet het geselecteerde wegvak aan minstens één van volgende bijkomende basiscriteria betreffende het gewenste gebruik van de verbinding voldoen:

- Op de te selecteren weg vormt doorgaand verkeer de overwegende afstandsklasse, dit betekent dat, op minstens 50% van de weg, minstens 40% van het verkeer een afstand van minstens 40 km aflegt.
- Op de te selecteren weg rijden minstens 1000 vrachtwagens per etmaal.

In de zesde en laatste selectiestap wordt het hoofdwegenet vervolledigd door opnieuw te kijken naar doorgaand verkeer en vrachtverkeer. Het geselecteerde wegvak maakt enerzijds een verbinding tussen twee Europese Hoofdwegen, en anderzijds vormt doorgaand verkeer de overwegende afstandsklasse. Dit betekent dat, op minstens 50% van de weg, minstens 40% van het verkeer een afstand van minstens 40 km aflegt. Op het te selecteren wegvak rijden er ook meer dan 1000 vrachtwagens per etmaal.

Op basis van dit stappenplan is een eerste aftoetsing gebeurd bij de vervoerregio's, wat resulteert in de overzichtslijsten onder punt 3. Uit sommige reacties mag evenwel blijken dat er in vervoerregio's tegenstrijdige standpunten kunnen voorkomen met betrekking tot de selectie van een aantal gewestwegen als Vlaamse Hoofdweg.

Voor de vervoerregio's waar geen consensus bereikt werd, wordt voorlopig het voorstel van hoofdwegenet op basis van de hierboven vermelde selectiemethode, behouden.

Bij de formele consultatieronde van de vervoerregio's zullen er duidelijke standpunten moet worden ingenomen als vervoerregio betreffende deze hoofdwegen en het dragend netwerk om te komen tot een gedragen voorstel.

3. Overzichtslijsten

Als Europese hoofdwegen worden voorlopig de volgende wegen geselecteerd:

Wegnummer(s) segment	Beginpunt segment	Eindpunt segment
R1 - Oosterweel	A1 (Antwerpen-Noord)	A14 (Antwerpen-West)
R0	A7 (Drogenbos)	A7 (Ittre)
R2	N49/A11/E34 (Beveren)	A12 (Antwerpen-haven)
A102 (wenslijn)	E313/A13 (Ranst)	A12/E19 (Antwerpen-Noord)
A1/E19	R1 (Antwerpen-Noord)	Nederland
A1/E19	R0 (Machelen)	R1 (Antwerpen-Zuid)
A2/E314	A3/E40 (Bertem)	Nederlandse grens
A3/E40	R0 (Sint-Stevens-Woluwe)	Luik
A4/E411	R0 (Leonard)	Namen
A7/E19	R0 (Ittre)	Bergen
A8/E429	R0 (Halle)	Doornik
A10/E40	A18/E40 (Jabbeke)	R0 (Groot-Bijgaarden)

³ Als stedelijke gebieden van 1^{ste} orde gelden de steden: Brussel, Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi, Rijsel, Tilburg en Eindhoven. Als stedelijke gebieden van 2^{de} orde gelden de steden: Aalst, Brugge, Mechelen, Leuven, Kortrijk, Hasselt, Genk, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Vilvoorde, Bergen, Namen, Duinkerke, Doornik, Moeskroen, Maastricht, Heerlen, Bergen-op- Zoom, Breda, Roermond, Roosendaal, Sittard-Geleen, Turnhout, La Louvière, Roubaix, Seraing, Tourcoing en Verviers.



A10/E40	A18/E40 (Jabbeke)	R31 (Oostende)
E403/N31/A11/N49/E34	E40/A10 (Brugge)	R2 (Beveren)
A12	A1/E39 (Antwerpen-Noord)	Bergen op Zoom
A13/E313	R1 (Antwerpen-Oost)	Luik
A14/E17	R1/E34 (Antwerpen-West)	Rijsel
A17/E403	A10/E40 (Brugge)	A8/E42 (Doornik)
A18/E40	A10 (Jabbeke)	Calais
A21/E34	A13/E313 (Ranst)	Eindhoven
A25/E25	Maastricht	Luik

Tabel 1: Ontwerplijst met wegsegmenten aangeduid als Europese hoofdweg

Als Vlaamse hoofdwegen worden voorlopig de volgende wegen geselecteerd:

Wegnummer(s) segment	Beginpunt segment	Eindpunt segment
Nx (wenslijn)	N31	N350
N348/N350	A11/E34 Aansluiting 9	Nx/N34
N31	N31-A403/A11 Brugge	N34/Nx
A19	A17-E403 Aansluiting 1 Moorslede	N38
N38/R33 Poperinge	A19	Grens Frankrijk
R4/N423	E34/A11 Aansluiting 13 Zelzate-Oost	Nederland
N44	E40/A10 Aansluiting 11 Aalter	E34/A11/N49 Aansluiting Aalter
B402/R4 West	E40/A10 Aansluiting 14 Sint-Denijs-Westrem	E34/A14 Aansluiting 14 Zelzate
N37/R32	E40/A10 Aansluiting 11 Aalter	E403/A17 Aansluiting 8 Roeselare-Beveren
Siffer (wenslijn)	R4 West	R4 Oost
R4 Zuid	B402 Zwijnaarde	B403/E40 Merelbeke
R4 Oost/B403	E40/A10 Aansluiting Merelbeke	E34/A11 Aansluiting 13 Zelzate-Oost
A12	R0	R1
N16	E19/A1 Aansluiting 9 Mechelen-Noord	A12 Aansluiting 6 Willebroek-Zuid
N16	A12 Aansluiting 7 Breendonk	E17/A14 Aansluiting 15 Sint-Niklaas-Temse
N60	E17/A14 Aansluiting 8 De Pinte	Ronse - Wallonië
N19	E313/A13 Geel-West	R14 Geel
R14	N19	N19g
N19g	R14	N19
N19	N19g	E34/A21 Turnhout-Centrum
N71	R14	N74
N71 (wenslijn)	N74	Grens Nederland
N74	A2/E314 Aansluiting 29 Houthalen-Helchteren	Grens Nederland



