Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINIER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME EN DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: **- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet, het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk**
- Principiële goedkeuring

Samenvatting

Door middel van het voorliggende besluit stelt de Vlaamse Regering het hoofdwegennet en het dragende netwerk vast conform artikel 40/3 van het Decreet Basisbereikbaarheid.

Door de vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk, wordt de nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau vastgelegd. De lokale wegen, te selecteren door de lokale besturen, volgen uit een niet-selectie in het hoofdwegennet of dragende netwerk.

Daarnaast wordt ook het waterwegennetwerk conform artikel 40/4 van het Decreet Basisbereikbaarheid vastgesteld.

Het voorliggende besluit brengt tot slot ook wijzigingen aan andere besluiten aan waarin een kruisverwijzing is opgenomen naar de huidige categorisering. Het gaat hier voornamelijk om besluiten van departement Omgeving, waarin wordt verwezen naar de oude wegencategorisering uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) om advies- of MER-plicht te koppelen aan bepaalde categorieën.

1 SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit heeft betrekking op de beleidsvelden van het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en omgeving.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 15 juli 2022 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van hoofdwegennet voorlopig vastgesteld en dit voor advies voorgelegd aan de vervoerregioraden (VR 2022 1507 DOC.0914/1).

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch- en taaladvies nr. 2024/128.

De Inspectie van Financiën heeft positief advies gegeven op 08 april 2024.

2 INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Op 15 juli 2022 gaf de Vlaamse Regering conform artikel 40/3, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: Decreet Basisbereikbaarheid) haar goedkeuring aan het ontwerp van het hoofdwegennet, bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Deze ontwerpselectie werd conform artikel 40/3, tweede lid, van het Decreet Basisbereikbaarheid voor advies voorgelegd aan de vijftien vervoerregioraden.
Vier van de vijftien vervoerregioraden (Brugge, Midwest, Gent en Mechelen) gaven een advies dat afweek van de ontwerpselectie van de Vlaamse Regering. Het advies van de betrokken vervoerregioraden werd gevolgd, en ligt dus ook zo voor ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering.
Het gaat om:

- N31 (VVR Brugge): selectie als Vlaamse hoofdweg blijft behouden, maar het eindpunt wordt herzien tot de rotonde ten noorden van de N34
- N37 (VVR Gent en Midwest): na advies wordt deze weg een regionale weg in plaats van een Vlaamse hoofdweg
- N16 (deel tussen Mechelen en Willebroek, VVR Mechelen): na advies wordt deze weg een regionale weg in plaats van een Vlaamse hoofdweg

Daaropvolgend gingen de vijftien vervoerregioraden aan de slag met het opmaken van een voorstel voor hun dragende netwerk (regionale en interlokale wegen) conform artikel 40/3, derde lid. Het dragende netwerk werd ter validatie op de vervoerregioraad van de desbetreffende vervoerregio gebracht, waardoor alle lokale besturen in die vervoerregio de kans kregen om hierover in overleg te gaan en waar nodig opmerkingen of advies te geven. Zowel het hoofdwegennet als het dragende netwerk werden opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Via de procedure van openbaar onderzoek van de RMP's kregen ook de burgers inspraak op de ontworpen wegencategorisering.

Door middel van het voorliggende besluit van de Vlaamse Regering wordt het hoofdwegennet en het dragende netwerk vastgesteld, waardoor de nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau wordt vastgelegd. De indeling van de andere wegen in de categorie lokale wegen volgt uit een niet-selectie in het hoofdwegennet of dragende netwerk. De verdere subcategorisering van de lokale wegen in ontsluitingswegen en erftoegangswegen komt toe aan de lokale besturen, die deze categorisering kunnen vastleggen in een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het is belangrijk om te benadrukken dat de categorisering van een weg los staat van het beheer van die weg. Een weg die behoort tot het dragend wegennet (RW of IW) kan dus in beheer zijn van een Vlaamse actor zoals het agentschap Wegen en Verkeer of van een lokaal bestuur, net zoals ook

omgekeerd een lokale weg in het beheer kan zijn van een gewestelijke wegbeheerder. De categorie die een weg toegewezen krijgt, wordt uitsluitend bepaald op basis van de functie die deze weg opneemt in het robuust wegennet. Beheer en categorie worden dus uitdrukkelijk niet gekoppeld aan elkaar. Het is aan de wegbeheerder om toe te zien op het conform toepassen van de inrichtingsprincipes die van toepassing zijn op een bepaalde weg, en dit ongeacht de beheerder van die weg.

Omdat de selectie van de nieuwe wegencategorisering onderdeel uitmaakt van de regionale mobiliteitsplannen die de vervoerregio's hebben uitgetekend, kunnen deze twee zaken moeilijk van elkaar worden gescheiden. Eigenlijk wordt de wegencategorisering (onrechtstreeks) twee keer goedgekeurd. Een eerste keer in de regionale mobiliteitsplannen (RMP's) waar de minister van Mobiliteit en Openbare Werken haar goedkeuring aan zal verlenen, conform artikel 18 van het Decreet Basisbereikbaarheid. (De vervoerregioraden hebben ter zake geen beslissingsbevoegdheid, ze verlenen enkel advies - respectievelijk een voorstel). Daarna wordt deze een tweede keer goedgekeurd door middel van het voorliggende besluit van de Vlaamse Regering dat de wegencategorisering op Vlaams niveau vastlegt. In overleg met de vervoerregio's is daarom beslist om de processen van de wegencategorisering enerzijds en de RMP's anderzijds aan elkaar te koppelen. Dit betekent ook dat er voor de wegencategorisering rekening gehouden moet worden met de resultaten die uit de MER en het openbaar onderzoek van de RMP's komen. Door deze stap vast te leggen, heeft de goedkeuring van de wegencategorisering moeten wachten op de MER-kwaliteitsbeoordeling over de RMP's van alle vijftien vervoerregio's.

Daarnaast wordt ook het waterwegennetwerk vastgesteld conform artikel 40/4 van het Decreet Basisbereikbaarheid. Het was niet de bedoeling van de decreetgever dat het waterwegennetwerk zou worden opgedeeld in verschillende niveaus. Daarom wordt het waterwegennetwerk vastgelegd in één Vlaamse laag.

Aangezien het de bedoeling is dat de nieuwe wegen- en waterwegencategorisering de betrokken bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gaat vervangen, wordt ook de regelgeving aangepast waarbij er nog een kruisverwijzing naar de categorisering conform het RSV was opgenomen.

De vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk door de Vlaamse Regering is een noodzakelijke stap in het verder concretiseren van deze nieuwe wegencategorisering. Door deze theoretische basis als regelgeving te verankeren, wordt een overlap van twee modellen vermeden. De wegencategorisering uit het RSV blijft immers gelden tot wanneer de nieuwe wegencategorisering in werking treedt, terwijl deze de facto door veel mobiliteitspartners al gehanteerd wordt, bijvoorbeeld bij de vervoerregio's en in de opmaak van de RMP's. Ook voor het opstarten van RUP's en het verder uitwerken van een beleid voor de interlokale mazen, is duidelijkheid over de inwerkingtreding van de nieuwe categorisering een vereiste. Er worden immers ook consequenties gekoppeld aan de nieuwe categorisering in de vorm van inrichtingsprincipes gericht op vlot en veilig verkeer en aangepaste snelheidsregimes, waarbij er wordt uitgegaan van het idee dat alle toekomstige investeringen en herinrichtingen gebeuren conform deze principes. De inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet en dragend netwerk zijn uitgewerkt door het agentschap Wegen en Verkeer, in samenspraak met een ruime schare stakeholders, zoals steden en gemeenten, departement Omgeving,... De inrichtingsprincipes voor de lokale wegen werden volgens een gelijkaardige methodiek en partnerschap uitgewerkt door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1
Het Vlaamse wegennetwerk werd tot nu toe opgedeeld in vier wegcategorieën, nl. hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Deze opdeling is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), en dateert uit 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal het RSV opgeheven worden, en daarom besliste de Vlaamse Regering in het regeerakkoord 2019-2024 om te werken aan de uitrol van een nieuwe wegencategorisering. Hiervoor werd door de vakgroep stadsontwikkeling van de UA, MINT en Patrick Maes een studie uitgevoerd, "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling" (2019). Het nieuwe netwerkconcept dat in die studie wordt uitgewerkt gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend.

De nieuwe wegencategorisering bestaat uit 3 lagen met telkens 2 categorieën, die werden vastgelegd door middel van het verzameldecreet MOW van 9 oktober 2020, dat het Decreet Basisbereikbaarheid wijzigde:

1. Het hoofdwegennet: Europese Hoofdwegen en Vlaamse Hoofdwegen (EHW en VHW)
   → internationale & nationale verbindingen
2. Het dragende netwerk: regionale wegen en interlokale wegen (RW en IW)
   → gewestelijke en regionale verbindingen
   → interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten
3. Het lokale wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen (OW en EW)
   → lokaal verkeer

De nieuwe wegencategorisering gaat uit van het concept robuustheid. Dat betekent dat het wegennet in Vlaanderen zo opgebouwd wordt dat het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is, vervuld kan blijven ondanks verstoringen. Weggebruikers kunnen bij calamiteiten dus uitwijken naar het lagere wegennet om een vlottere route op te zoeken, waarbij het de bedoeling is dat ze op het hoofdwegennet of het dragende netwerk blijven. Dit noemen we de robuustheidscascade (uitwijken van EHW naar VHW, van VHW naar RW, en van RW naar IW). Het hoofdwegennet en het dragende netwerk dienen dus voor bovenlokaal, doorgaand verkeer en zijn opgebouwd volgens een rasterstructuur, waarbinnen weggebruikers vrij snel kunnen schakelen. Lokale wegen worden ontzien van doorgaand verkeer en dienen uitsluitend voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Deze wegen vormen een boomstructuur, waarbij de robuustheidscascade dus niet meer van toepassing is en de uitwijkmogelijkheden beperkter zijn.

Artikel 2
Het was niet de bedoeling van de decreetgever dat het waterwegennetwerk zou worden opgedeeld in verschillende niveaus. Daarom wordt het waterwegennetwerk vastgelegd in één Vlaamse laag aan de hand van de kaart van de bevaarbare waterlopen. Deze selectie staat los van de waterwegbeheerder.

Artikel 3
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig

Artikel 4
Rubriek 9 van de bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage luidt vandaag: "Aanleg van autosnelwegen en autowegen (3), met inbegrip van de hoofdwegen." We vervangen dit door: "Aanleg van autosnelwegen en autowegen (3), met inbegrip van de Europese hoofdwegen;"

De bedoeling is om de groep van wegen die onder de project-mer plicht vallen niet uit te breiden, maar ook niet te vernauwen. We willen deze wetgeving namelijk niet inhoudelijk veranderen, maar gewoon aanpassen aan de terminologie en de categorieën die in de nieuwe wegencategorisering gehanteerd worden.

Het vervangen van "hoofdwegen" door "het hoofdwegennet", bestaande uit Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen, zou de groep wegen die project-mer plichtig zijn aanzienlijk vergroten, omdat een groot deel van de Vlaamse hoofdwegen in de oude categorisering primaire wegen type I of II waren.

Door "hoofdwegen" te vervangen door "Europese hoofdwegen", vatten we dezelfde groep wegen. De wegen die onder de selectie "hoofdwegen" vallen, zijn dezelfde als de wegen die onder de selectie "Europese hoofdwegen" vallen. Er zijn slechts twee wegen die wél een selectie als hoofdweg of Europese hoofdweg hebben gekregen, maar geen autosnelweg zijn, namelijk de R2 (Beveren-Stabroek) en A12 (richting Bergen op Zoom). Doordat deze twee wegen wel opgenomen zijn in de categorie hoofdwegen (oude categorisering) en Europese hoofdwegen (nieuwe categorisering), vallen zij door het zinsdeel "met inbegrip van de Europese hoofdwegen" toch mee onder de project-mer plicht.

Artikel 5
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Artikel 6
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Artikel 7
Door in punt 2° de zinsnede "autosnelweg, hoofdverkeersweg, primaire weg (categorie I of II) te vervangen door de zinsnede "het hoofdwegennet", zullen er wegen zijn die hierdoor niet langer gevat worden. De nieuwe wegencategorisering komt namelijk niet één op één overeen met de categorieën uit de oude wegencategorisering in het RSV. Er zijn wegen met een voormalige selectie als primaire weg II, die in de nieuwe wegencategorisering niet langer tot het hoofdwegennet (de Europese en Vlaamse hoofdwegen behoren). Dat betekent dat de adviesplicht voor de milieueffectrapportage een beetje vernauwd wordt. Mocht Team Omgevingseffecten het nodig of opportuun vinden om alsnog een advies te vragen over wegen die niet tot het hoofdwegennet behoren kan dit, al is het dan niet verplicht.

Artikel 8
Door "het domein van autosnelwegen, hoofdwegen of primaire wegen categorie I volgens het Ruimtelijk Structuurplan" te vervangen door "het hoofdwegennet, vermeld in artikel 40/1, §1, 1°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid" zal het verschil in de wegen die hierdoor gevat worden minimaal zijn. Het principe dat gehanteerd wordt, namelijk de adviesverlening voor vergunningsaanvragen van wegen met een internationale of nationale verbindingsfunctie, wordt door het gebruik van "het hoofdwegennet" op dezelfde manier gewaarborgd. Daarnaast blijft de adviesverlening voor vergunningsaanvragen langs een gewestweg onveranderd.

Artikel 9
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Artikel 10
Dit artikel wijzigt artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 april 2016 houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur.

In punt 1° worden “de hoofdwegen, primaire wegen I en II” vervangen door “het hoofdwegennet”. Omdat de oude categorisering uit het RSV niet één op één overeenkomt met de nieuwe categorisering (we gaan immers van 9 naar 6 categorieën), is het mogelijk dat wegen die oorspronkelijk als primaire II gecategoriseerd werden, nu niet langer tot het hoofdwegennet behoren, of dat wegen die oorspronkelijk als secundaire weg gecategoriseerd werden, nu wel tot het hoofdwegennet behoren.

Daarom werd er vooreerst nagegaan of er in havengebied wegen aangeduid werden als primaire II die nu tot het dragende netwerk behoren, en ook of er in punt 2° tot 6° van artikel 5 wegen nominatief zijn opgenomen die oorspronkelijk niet tot het hoofdwegennet of de primaire wegen behoorden. Op basis daarvan is de nominatieve opsomming per havengebied van wegen die tot de basisinfrastructuur behoren, aangepast.

Artikel 11
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Artikel 12
Nu de wegen- en waterwegencategorisering eerder kan worden vastgesteld dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen kan artikel 81 van het verzameldecreet MOW van 9 oktober 2020 in werking treden.

Dit artikel zorgt vervolgens ook voor de nodige overgangsmaatregelen voor de lopende aanvragen voor een omgevingsvergunning en voor de vaststellingen van ruimtelijke uitvoeringsplannen op het ogenblik dat het voorliggende besluit in werking zal treden.

Artikel 13
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Artikel 14
Dit artikel heeft geen verdere toelichting nodig.

Bijlage 1:
In sectie 1 (DEFINITIES) van bijlage 1, worden eerst vier gebruikte definities toegelicht.

1° aan te leggen: het tracé is duidelijk, maar de weg is nog niet aangelegd. Dit betekent dat er al een beslissing is genomen over een nieuw aan te leggen weg, maar dat de werken van de desbetreffende weg nog niet uitgevoerd zijn. Het gaat hier om de uitvoering van beslist beleid.

2° te onderzoeken: er zijn nog verschillende tracés mogelijk of het is nog niet volledig zeker op welke locatie de weg exact zal liggen. Dit betekent dat de nood aan een nieuwe weg voor de werking van het robuust wegennet duidelijk is, maar dat nog onderzocht wordt of moet worden via welk tracé deze weg zal lopen. Dit is nog geen beslist beleid.

3° tijdelijke selectie: de weg wordt geselecteerd in afwachting van een aan te leggen of te onderzoeken weg, maar zal van selectie veranderen als de aan te leggen of de te onderzoeken weg er ligt. Dit gaat over wegen die momenteel een rol hebben te vervullen in de robuustheid en het functioneren van het wegennet, maar waarvan die functie zal veranderen wanneer een weg die nu nog ‘aan te leggen’ of ‘te onderzoeken’ is er effectief ligt. Deze selectie gaat dus over wegen die er al liggen, maar waarvan we al weten dat de categorisering in de toekomst zal veranderen.

4° wenslijn: de weg heeft nog geen tracé. Dit betekent dat het nog gaat over een wensbeeld van een nieuwe weg, zonder dat er duidelijkheid is over eventuele tracés of dat de beslissing tot effectieve aanleg al genomen is. Dit is nog geen beslist beleid.

Het toevoegen van deze vier categorieën, die afwijken van de normale categorisering, gaat uit van een allesomvattende aanpak waarbij er nu reeds rekening wordt gehouden met toekomstige wegprojecten, om te vermijden dat dit besluit bij inwerkingtreding al verouderd of incorrect zou zijn.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op de begroting van de Vlaamse overheid.

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 8 april 2024. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- personeel: het ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;
- werkingsuitgaven: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen;
- investeringen en schulden: het ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;
- ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen.

Conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4 VERDER TRAJECT

Na principiële goedkeuring wordt dit ontwerp van besluit voor advies voorgelegd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse strategische adviesraad voor ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed (SARO). Waarna het dossier aan de Vlaamse regering wordt voorgelegd voor een tweede principiële goedkeuring.

5 VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk en haar bijlagen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse strategische adviesraad voor ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed (SARO);

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
- ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk en het waterwegennetwerk en de bijhorende bijlagen.
- advies Inspectie van Financiën van 08 april 2024.