



Wegencategorisering

De nieuwe wegcategorisering krijgt stilaan vorm. We gaan over naar zes nieuwe wegcategorieën. De vervoerregio's integreren de nieuwe wegcategorisering in de regionale mobiliteitsplannen.



DEPARTEMENT MOW

Met de nieuwe wegcategorisering wil Vlaanderen een robuust wegennet creëren. “Dankzij het nieuwe netwerkconcept van rasters kunnen we een beter onderscheid maken tussen verbindende en ontsluitende wegen”, zegt Nathan Rockelé van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

‘Van boomstructuur naar rasterstructuur’

interview

Waarom komt er een nieuwe wegcategorisering?

“De huidige wegcategorisering bestaat al meer dan 20 jaar. Met de komst van basisbereikbaarheid wilde de Vlaamse overheid de netwerken van alle vervoermodi opnieuw onder de loep nemen, dus ook het wegennet. Dat gaf ruimte voor vernieuwing.”

Welke nieuwe wegcategorieën zijn er?

“Alle huidige categorieën verdwijnen en worden vervangen door zes nieuwe die je kan onderverdelen in drie hiërarchische lagen. Er is ten eerste het hoofdwegennet met Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen, ten tweede het dragende netwerk met regionale en interlokale wegen en tot slot het lokale wegennet met lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. Je merkt het zelf: de nieuwe namen zijn veel transparanter dan de vorige, je weet al meteen over welk soort weg het gaat.”

Wat zijn de grootste verschillen met de huidige categorisering?

“De wegcategorisering is vandaag ingebed in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en werkt met een boomstructuur: van kleine wegen ga je naar grote wegen en dan weer naar kleinere wegen om je bestemming te bereiken. In de nieuwe wegcategorisering zullen we voor de verbindingswegen niet meer

werken met een boomstructuur, maar wel met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet behouden we de boomstructuur omdat gebleken is dat op lokaal niveau de boomstructuur wel zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer.”

Wat is het voordeel van die rasterstructuren?

“Uit onderzoek is duidelijk gebleken dat de boomstructuur in realiteit vaak niet gevolgd werd. De introductie van routeapps heeft dit nog bemoeilijkt. Dankzij de rasterstructuur zullen we een veel duidelijker onderscheid kunnen maken tussen verbindingswegen, bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk, en ontsluitingswegen, bestaande uit het lokale wegennet. Gevolg is onder meer dat we zo het lokale wegennet beter kunnen afschermen van doorgaand verkeer.”

Wat wil Vlaanderen met deze nieuwe categorisering bereiken?

“Een robuust wegennet creëren. Daarmee bedoelen we dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is steeds moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. We willen kortom betrouwbaarheid bieden op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Je kan het ook samenvatten in drie hoofddoelstellingen: de verschillende

DEPARTEMENT MOW



Nathan Rockelé, beleidsmedewerker Wegenbeleid bij MOW: “Dankzij de rasterstructuur zullen we het lokale wegennet beter kunnen afschermen van doorgaand verkeer.”

vervoersstromen beter afwikkelen, de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet.”

Hoe ver staan jullie al?

“Op 7 oktober zijn de zes nieuwe wegcategorieën en de algemene principes van de nieuwe wegcategorisering goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Er zal snel een ontwerp van hoofdwegennet kunnen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De volgende stap is een toetsing in de vervoerregioraden. Zij zullen ook binnen de krijtlijnen van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's (nu in opmaak) een voorstel formuleren voor de selectie van het dragende netwerk bestaande uit de regionale en interlokale wegen. Die zouden eind 2021 rond moeten zijn. Dan laten we de puzzel in elkaar klikken en zal de nieuwe wegcategorisering geformaliseerd worden.”

Op pagina 2 krijg je een overzicht van de wijzigingen in de wegcategorisering. Meer info vind je ook in het verzameldecreet: www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1405104.

Van oude naar nieuwe wegencategorisering

In de figuur hieronder vatten we alle veranderingen rond de wegencategorisering voor je samen. Meer informatie vind je ook in het interview met Nathan Rockelé op pagina 1.

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					



Hoe wordt de wegencategorisering vastgelegd?

Voor elke wegcategorie heeft één overheidsniveau de formele taak een selectie te bepalen. Een andere overheid heeft steeds een adviserende rol.

Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente

Dit moet je ook weten:

- Op dit moment ligt er een ontwerp van hoofdwegennet op tafel. De vervoerregio's moeten hierop advies geven.
- De vervoerregio's formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk bestaande uit de regionale en interlokale wegen. Ze doen dat binnen de krijtlijnen van hun regionale mobiliteitsplannen (nu in opmaak).
- De categorisering en de selectie van de wegen die behoren tot het hoofdwegennet en het dragende netwerk worden uiteindelijk verankerd in een Besluit van de Vlaamse Regering.
- De wegen die niet in het hoofdwegennet of het dragende netwerk ingeschaald worden, worden automatisch deel van het lokale wegennet.
- De categorie van een weg staat los van de wegbeheerder.

Inrichtingsprincipes voor nieuwe wegcategorisering

Voor de vormgeving van de wegen in de verschillende wegcategorieën worden inrichtingsprincipes voorgesteld. “De inrichtingsprincipes voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen zijn al uitgetekend en gebundeld in een brochure”, zeggen Anneleen De Smedt en Kristof Mollu van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Bij de vorige wegcategorisering waren er enkel inrichtingsprincipes vastgelegd voor de hoogste categorieën. Nu gaan jullie een stap verder en werken jullie ook principes voor het dragend netwerk uit. Waarom?

Anneleen: “In het verleden waren er geen inrichtingsprincipes vastgelegd voor het secundaire wegennet. Dat was een lacune. Nu willen we het beter doen en hebben we besloten om de basisprincipes ook voor het dragend wegennet te documenteren. In de nieuwe wegcategorisering vormt het dragend netwerk samen met het hoofdwegennet een raster met een belangrijke verbindende functie voor verschillende modi. Sommige assen zullen belangrijk zijn voor het vrachtverkeer en het openbaar vervoer maar tegelijkertijd ook een schakel vormen in het fietsnetwerk. Aansluitend op de basisprincipes voor de inrichting hebben we ook enkele ambities gedefinieerd. De inrichtingsprincipes moeten uiteraard bijdragen tot de herkenbaarheid van de wegcategorie.”

Wanneer komen de inrichtingsprincipes er?

Anneleen: “De inrichtingsprincipes voor de hoogste netwerklaag, dus de Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW), zijn net goedgekeurd. Ze zijn opgesteld binnen een werkgroep onder leiding van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en met vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), De Lijn, De Werkvenootschap en het Departement Omgeving. We zullen nu hetzelfde doen voor de laag eronder: de Regionale (RW) en Interlokale wegen (IW). We willen daarmee rond zijn in het voorjaar van 2021.”

Kristof: “We zullen daarvoor meer partijen betrekken. Het belooft ook een pittigere



Kristof Mollu,
Verkeerskundige veiligheid bij het Agentschap Wegen en Verkeer: “Om de principes van het dragend netwerk te bepalen, betrekken we meerdere partners, zoals de VVSG.”



Anneleen De Smedt,
beleidsadviseur-ingenieur bij het Agentschap Wegen en Verkeer: “We geven alle wegen niet plots een make-over, maar pakken het geleidelijk aan.”

oefening te worden. Want laten we eerlijk zijn: de hoofdwegen zijn wegen met bijna geen kruispunten en zijn alleen bestemd voor gemotoriseerde voertuigen. Heel wat moeilijker wordt het voor wegen waar wel veel oversteekplaatsen zijn en waar alle soorten weggebruikers aanwezig zijn. Voor die categorieën zal er dus meer overleg nodig zijn. Daarom wordt de werkgroep voor het dragend netwerk uitgebreid met het Team Fiets van het Departement MOW en ook de VVSG, zo hebben de lokale besturen ook een inbreng.”

Hoe moeten we omspringen met deze principes?

Kristof: “Deze principes hebben een vergelijkbaar statuut met een vademecum, maar gaan veel minder in detail. We geven bijvoorbeeld geen maatvoeringen mee. Het zijn grote basisprincipes die de functie van de weg herkenbaarder moeten maken. De wegontwerper zal dus zeker nog rekening kunnen houden met de ruimtelijke context ter plaatse.”

Wanneer worden de wegen aangepast volgens nieuwe principes?

Anneleen: “De nieuwe wegcategorisering zal pas uitgetekend zijn wanneer de regionale mobiliteitsplannen afgerond zijn, dus begin 2022. We kiezen niet voor een plotse make-over, maar voor een geleidelijke aanpak. Concreet betekent dit dat het Agentschap Wegen en Verkeer de principes zal hanteren bij werken die al gepland staan of dat we kleine aanpassingen doen.”



Meer details vind je in de brochure ‘Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen. Je kunt deze brochure downloaden op wegenenverkeer.be/ontwerprijlijnen.

Europese hoofdwegen

Basisprincipes

- Europese hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens.
- Europese hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer.
- Het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen blijft beperkt.
- Kruispunten op Europese hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese Hoofdwegen bedraagt 120 km/uur.
- Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.

Ambities

- Europese hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving.
- Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese hoofdwegen.
- De filekans op Europese hoofdwegen is beperkt.

Vlaamse hoofdwegen

Basisprincipes

- Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid bij calamiteiten.
- Vlaamse hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer.
- Het aantal aansluitingen op Vlaamse hoofdwegen blijft beperkt.
- Kruispunten op Vlaamse hoofdwegen zijn ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde.
- De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Vlaamse hoofdwegen bedraagt 90 km/uur.
- Langs Vlaamse hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.

Ambities

- Vlaamse hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving.
- Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Vlaamse hoofdwegen.
- De filekans op Vlaamse hoofdwegen is beperkt.

Er kan eventueel ook gekozen worden om een Vlaamse hoofdweg in te richten als een Europese hoofdweg.

Reddingsstrook verplicht bij file op alle autowegen met 2 of meer rijstroken



Sinds 1 oktober zijn bestuurders verplicht om een reddingsstrook te vormen bij file. Voertuigen op de linkerrijstrook rijden zoveel mogelijk naar links. Al de rest wijkt zoveel mogelijk uit naar de rechterkant. De pechstrook of een gesloten spitsstrook blijft zo altijd vrij. Een reddingsstrook

moet gevormd worden op alle wegen met 2 rijstroken of meer per rijrichting, dus zowel op autosnelwegen als op gewestwegen met meerdere rijstroken per rijrichting of ringwegen. Het principe is al goed bekend op autosnelwegen, maar op andere wegen met 2 of meer rijstroken is het principe nog minder bekend. Als lokaal bestuur kan je mee sensibiliseren via je eigen communicatiekanalen.

Meer info vind je op wegenverkeer.be/veilig-op-weg/reddingsstrook en op www.vias.be/nl/newsroom/reddingsstrook/.

Het tv-programma Kijk Uit wijdde ook een aflevering over de reddingsstrook. Aarzel niet om de link naar deze aflevering op je gemeentelijke website te plaatsen en te verspreiden via sociale media. De aflevering van Kijk Uit vind je via www.youtube.com/watch?v=Y10gqRm2PgM.

Taxi's delen vanaf 1 november ritgegevens digitaal met Vlaamse overheid

Vanaf 1 november moeten taxibedrijven die werken onder het taxidecreet 2020 geconnecteerd zijn met de overheidsdatabase Chiron en realtime informatie doorgeven van elke rit. Chiron is de online rittendatabank voor individueel bezoldigd personenvervoer van de Vlaamse overheid. Met deze verplichting wordt de administratieve werklust van de taxibedrijven vereenvoudigd en kan de Vlaamse overheid makkelijk toezicht houden op de taxisector en zwartwerk tegengaan.

Heel wat taxibedrijven hebben op 1 november de koppeling met Chiron nog niet gemaakt. De Vlaamse overheid roept hen op om daar snel werk van te maken. Taxibedrijven die niet in orde zijn met de Chiron-koppeling zullen momenteel bij mogelijke controles voorlopig alleen een waarschuwing krijgen. Er gebeuren uiteraard nog altijd controles op vergunningen, bestuurderspassen en voertuigen.

De komende jaren zullen ook bedrijven die nu nog onder de oude wetgeving vallen gefaseerd in het nieuwe systeem instromen. Bedrijven die een nieuwe vergunning aanvragen, krijgen van de Vlaamse overheid het advies om samen met een softwareleverancier te bekijken hoe ze kunnen voldoen aan de verplichtingen van nieuwe regelgeving.

Meer info: www.vlaanderen.be/taxi.

CITRUS-proefproject: app met realtime verkeersinfo verhoogt veiligheid en efficiëntie voor vrachtwagenchauffeurs

Big data, digitalisering en technologie kunnen helpen om het vrachtvervoer te optimaliseren en de veiligheid, doorstroming en emissies te verbeteren. Dat is de conclusie van CITRUS (Cooperative Intelligent Transport Systems for Trucks), het eerste Vlaamse proefproject waarbij ook getest werd hoe voertuigen en verkeerslichten in twee richtingen met elkaar kunnen communiceren.

In het CITRUS-project kregen 100 professionele chauffeurs gedurende 4 maanden real-time verkeersinformatie via een companion app: info over files op de geplande route en wegenwerken, en advies inzake routekeuze. Ook werd hen bij het aanrijden van 3 kruispunten op de N203 te Halle (testsite) duidelijk gemaakt of ze deze wel of niet vlot zouden kunnen nemen, rekening houdend met de actuele omstandigheden. De companion app hielp zo bruusk of onnodig remmen voorkomen waardoor de chauffeurs zich veilig en vlot door het verkeer konden begeven. CITRUS was een samenwerking tussen de Vlaamse overheid, Be-Mobile, Transport & Mobility Leuven (TML), Colruyt Group, de Haven van Zeebrugge en Port of Antwerp. De projectpartners bekijken nu de opties voor een ruimere uitrol van de diensten die ontwikkeld werden in het kader van dit project.

Meer info: departement-mow.vlaanderen.be/nl/press-release/citrus-proefproject-geeft-voorsmaakje-van-slimme-mobiliteit-van-de-toekomst.



Resultaten 'Straatvinken' online

Straatvinken is een jaarlijks telmoment dat nagaat hoe gezond het verkeer is in onze straten. Tijdens het telmoment noteren burgers gedurende één uur hoeveel voetgangers, fietsers en andere voertuigen er door hun straat passeren. Wetenschappers onderwerpen de resultaten vervolgens aan een analyse. Daarnaast brengen de Straatvinken ook de bredere verkeersleefbaarheid van hun straat in kaart over de manier waarop ze hun straat beleven. Het tellen gebeurde dit jaar op donderdag 14 mei 2020, meer dan 4.000 burgers namen eraan deel. Nog eens 3.000 burgers deelden verhalen over de leefbaarheid van hun straat. Het volgende telmoment gaat door op donderdag 20 mei 2021 van 17 tot 18 uur.

Meer info: <https://straatvinken.be/over-straatvinken/>.

Kortrijk, Deinze en Boechout zijn Fietsgemeente/Fietsstad 2020

Op het Fietscongres heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters Kortrijk, Deinze en Boechout tot Fietsgemeente/Fietsstad 2020 bekroond. Eerder dit jaar waren negen Vlaamse steden en gemeenten door het grote publiek genomineerd als kanshebbers voor de titel. In totaal brachten meer dan 24.000 fietsers een online stem uit. De negen genomineerden kregen een doorlichting door een gespecialiseerd studie bureau. Daarbij maakten experts een diepgaande analyse van de fietsinfrastructuur en het fietsbeleid in de betrokken steden en gemeenten. Fietsgemeente/Fietsstad 2020 is een initiatief van de VSV in samenwerking met de Vlaamse overheid.

Meer info: www.fietsgemeente.be.



Visionota goederenvervoer Vlaanderen

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de visionota 'Visie goederenvervoer Vlaanderen' gepubliceerd. Het departement wil daarmee meer richting geven aan het goederenvervoerbeleid in Vlaanderen en zo een bereikbare regio en veilig transportsysteem mét een minimale ecologische voetafdruk creëren. De geïntegreerde visie goederenvervoer vertrekt vanuit drie pijlers: een vlotte bereikbaarheid, een veilig transportsysteem en een duurzaam goederenvervoer. De visie is coherent met bestaande studies en langetermijnkaders zoals de in opmaak zijnde mobiliteitsvisie die wordt voorzien volgens het Verzameldecreet Mobiliteit en Openbare Werken van 9 oktober 2020.

Je kunt de visionota 'Visie goederenvervoer Vlaanderen' downloaden via www.vlaanderen.be/publicaties/visie-goederenvervoer-vlaanderen.

Agenda Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

november

- 19-20 Werelddag van de Stedenbouw
- 24 Mobi Seminar
- 30 Webinar rond stedelijke logistiek

december

- 1 Een nieuw ontwerp voor veilig verkeer
- 8 Shared Mobility Rocks

2021

- 9 maart Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 10 juni Inspiratiedag voor steden en gemeenten

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobielvlaanderen.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>