



## VASTSTELLING VAN HET HOOFDWEGENNENET, HET DRAGENDE NETWERK EN VAN HET WATERWEGENNENET

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) – T +32 2 209 01 11 – E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Adviesvraag	Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet, het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	20 juni 2024	
Goedkeuring raad	15 juli 2024	
Contactpersonen	Miguel Vertriest Ann Wuyts	<a href="mailto:mvertriest@serv.be">mvertriest@serv.be</a> <a href="mailto:awuyts@serv.be">awuyts@serv.be</a>

Mevrouw Lydia PEETERS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
B-1000 Brussel

## Besluit tot vaststelling van het hoofdwegennet, het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk

Mevrouw de minister

De Vlaamse Regering legt met het voor advies voorliggende besluit het hoofdwegennet en het dragende netwerk vast. De MORA beschouwt deze vaststelling als een formele stap in de totstandkoming van de wegencategorisering, maar niet als het eindpunt. In dit advies formuleert de MORA aanbevelingen om in een vervolgtraject het vastgelegde netwerk verder te optimaliseren.

### Zorg dat gemeenten en vervoerregio's verder kunnen werken

De MORA adviseert de Vlaamse Regering om de wegencategorisering zoals ze nu voorligt **goed te keuren** ondanks de bedenkingen die de raad in dit advies formuleert. De wegencategorisering is het resultaat van een langdurig proces in de vervoerregio's gelinkt aan de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen (RMP's). Gemeenten moeten bij de opmaak van hun beleids- en beheerscyclus (BBC), na de lokale verkiezingen van oktober 2024, duidelijkheid hebben over welke infrastructuraanpassingen nodig zijn voor het lokale wegennet voor de komende zes jaar. Een niet-selectie van de weg als hoofdweg of weg van het dragende netwerk, betekent automatisch een selectie als lokale weg.

Gezien de langetermijnpact en de financiële implicaties van een nieuwe wegencategorisering vindt de MORA het voor het draagvlak **een slecht politiek en maatschappelijk signaal**, dat de goedkeuring van dit besluit gebeurt vlak voor de nieuwe Vlaamse Regering aantreedt. Het voorliggende voorstel is echter een **basis om op verder te werken**. Daarom vraagt de raad om in het besluit de flexibiliteit te voorzien om het netwerk nog aan te passen. Het proces moet in de volgende legislatuur verder lopen met voldoende aandacht voor monitoring, evaluatie en aanpassingen.

## Optimaliseer het netwerk vanuit een Vlaamse, overkoepelende invalshoek

De raad heeft een **aantal bedenkingen bij de robuustheid** van het netwerk wanneer hij dit bekijkt vanuit een Vlaamse invalshoek. Hij vraagt de Vlaamse Regering om de robuustheid van het netwerk op Vlaams niveau te evalueren. Aan de hand van deze evaluatie moet de Vlaamse Regering in overleg met de vervoerregio's het netwerk optimaliseren met het oog op zowel het realiseren van de Vlaamse, als de (boven)lokale doelstellingen. De MORA mist in het voorliggende netwerk nog deze Vlaamse overkoepelende visie.

Het uitgangspunt van de wegencategorisering was om via een rasterstructuur een robuust wegennet op te bouwen. Dit **basisprincipe is echter niet consequent toegepast in alle vervoerregio's**. Zo is in een aantal vervoerregio's de rasterstructuur losgelaten, zijn een aantal mazen niet gesloten, ontbreken bepaalde wegtypes ... Als de basisprincipes van de wegencategorisering niet consequent toegepast worden over heel Vlaanderen, kan dat de goede werking van het wegennetwerk beïnvloeden.

Het is onduidelijk voor de MORA wat de gevolgen zijn van het niet volgen van de uitgangsprincipes voor het Vlaamse netwerk. De MORA erkent de lokale autonomie en het belang van het maatwerk dat vereist is in lokale situaties. Hij beschouwt het wel de taak van de Vlaamse overheid om na te gaan of de robuustheid van het Vlaamse netwerk over alle vervoerregio's heen daardoor niet in het gedrang komt. Deze **Vlaamse coördinatie** vindt de raad onvoldoende terug in het netwerk.

Een aantal mazen wordt gesloten door wegen die nog geen beslist beleid zijn. Op die manier krijgen de onderzoekstrajecten uit de regionale mobiliteitsplannen voor bepaalde wegvakken een ongenueanceerde, definitieve vorm als 'wenslijnen', 'tijdelijke selectie' of 'te onderzoeken'. De wegencategorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gaf ontbrekende wegen het statuut van 'missing link' waardoor hun aanleg als noodzakelijk werd beschouwd. De MORA vindt dat **de selectie van wenslijnen, tijdelijke selecties en te onderzoeken wegen door de vervoerregio's niet automatisch mag leiden tot de aanleg van deze infrastructuur**. In de Regionale Mobiliteitsplannen werd de selectie gekaderd binnen een regionale visie op mobiliteit, maar de potentiële projecten moeten eerst individueel beoordeeld worden op nut en noodzaak vanuit een Vlaamse visie op mobiliteit.

## Zorg voor een betere afstemming met ruimtelijke ordening en economie

Naast de link met het Vlaamse mobiliteitsbeleid is ook de link met het ruimtelijk beleid op Vlaams en (boven)lokaal niveau onvoldoende. De wegencategorisering moest dienen om de (logistieke) knooppunten uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) te ontsluiten. Deze knooppunten zijn echter nog niet bepaald, waardoor de wegencategorisering los staat van andere beleidsaspecten. Zo besteden sommige vervoerregio's ook te weinig aandacht aan de link met de economische activiteiten in de regio.

De raad vraagt daarom opnieuw om het netwerk vanuit **een Vlaamse overkoepelende blik op ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling** te bekijken. Daarnaast moet de Vlaamse Regering dringend werk maken van de uitvoering van het BRV en de concretisering van de Mobiliteitsvisie 2040, zodat deze beleidsplannen richtinggevend kunnen zijn voor de beleidsuitvoering op Vlaams en vervoerregionaal niveau.

## Betrek de stakeholders in alle vervoerregio's nauwer bij het proces

**Participatie en stakeholderoverleg zijn essentieel voor de MORA.** De MORA kan niet besluiten dat de wegencategorisering gedragen is door het volledige mobiliteitsmiddenveld. De wegencategorisering maakte deel uit van het openbaar onderzoek over de regionale mobiliteitsplannen. De Vlaamse Regering beschouwt dit openbaar onderzoek als een vorm van draagvlakcreatie. De raad is het daar niet mee eens. Echte participatie veronderstelt een tweerichtingscommunicatie. Momenteel ervaren stakeholders een gebrek aan duiding over de gemaakte beleidskeuzes in de RMP's en missen ze feedback over wat met hun input is gebeurd. In het totstandkomingsproces van de RMP's verschilde de betrokkenheid van de stakeholders en de kwaliteit van het overleg heel sterk tussen de vervoerregio's.

De stakeholders moeten **meer betrokken worden in het vervolgtraject**. Afhankelijk van het project moeten de juiste stakeholders mee rond de tafel zitten. De raad adviseert om in elke vervoerregio hiervoor een stakeholdermanager aan te stellen die waakt over een volwaardige betrokkenheid. De raad ziet het als een taak van de Vlaamse overheid om de vervoerregio's hierin te ondersteunen en te waken over kwalitatieve stakeholderbetrokkenheid in alle vervoerregio's.

## Bewaak en verzeker de samenhang met de andere netwerken

De MORA meent dat de afstemming tussen de wegencategorisering en de andere netwerken niet goed gebeurd is. Stakeholders op het terrein geven aan



dat de kwaliteit van de afstemming sterk verschilt tussen de verschillende ver-voerregio's. Opnieuw vraagt de raad aan de Vlaamse Regering om deze afstemming op Vlaams niveau te bekijken en, indien nodig, bij te sturen. Voor alle netwerken is het belangrijk om een **goed evenwicht te vinden tussen de lokale en regionale belangen en de belangen van het Vlaamse gewest**. Een gedegen stakeholderoverleg kan bijdragen aan het vinden van dit evenwicht. Andere thema's die hierin aan bod kunnen komen zijn het organiseren van kruispunten tussen de verschillende netwerken en de wijze waarop de selectieve toegang tot het dragende netwerk zal georganiseerd worden.

### **Zorg voor een goede (financiële) planning voor de inrichting op het terrein**

De wegencategorisering mag geen theoretische oefening blijven. Voor de verkeersveiligheid en de leesbaarheid van het netwerk **moeten alle wegen ingericht worden volgens de inrichtingsprincipes voor hun categorie**. Hiertoe is het belangrijk dat alle wegbeheerders een strategie en planning uitwerken om de wegencategorisering op terrein te implementeren. Nieuwe projecten moeten onmiddellijk de inrichting krijgen volgens hun categorie, maar ook voor bestaande wegen moet de inrichting, waar nodig, aangepast worden.

**Alle wegbeheerders moeten voldoende financiële middelen voorzien** voor de herinrichting van het wegennet in functie van de nieuwe wegencategorisering. De raad is het daarom niet eens met de formulering in de nota van de Vlaamse Regering dat deze beslissing geen financiële consequenties zal hebben.

### **Meerwaarde categorisering waterwegennetwerk onduidelijk**

Naast de categorisering van het hoofdwegennetwerk en het dragende netwerk, legt dit besluit ook het waterwegennetwerk vast. De Vlaamse Regering opteert om dit netwerk vast te leggen in één laag. De raad stelt zich vragen hierbij. De oude categorisering deelde het waterwegennetwerk in meerdere lagen in. De raad ziet geen meerwaarde om dit tot één laag terug te brengen. Ook bevat het netwerk waterwegen die niet (meer) bevaarbaar zijn. De raad stelt voor om deze waterwegen als onbevaarbaar in te delen en over te dragen aan de VMM.

## **Vlaamse Regering moet slaagkansen proces vergroten door het voorzien van een vervolgtraject**

De MORA adviseert de Vlaamse Regering om het ontwerp van besluit goed te keuren, zodat de wegbeheerders een duidelijk kader hebben voor het beheer en de inrichting van hun infrastructuur. Hij vraagt wel om voldoende flexibiliteit in te bouwen in het besluit om optimalisaties van het netwerk mogelijk te maken. Vanuit de Vlaamse overkoepelende invalshoek moet de Vlaamse Regering in overleg gaan met de vervoerregio's en de (lokale) stakeholders om te komen tot een kwalitatief, veilig, gedragen en robuust Vlaams wegennet.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter

# Bijlage

De MORA formuleert ook nog twee legistische opmerkingen op het ontwerp van besluit.

## Artikel 10

“1° het hoofdwegennet, vermeld in artikel 40/1, §1, 1°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, dat ligt binnen de havengebieden, ~~die **dat**~~ eigendom ~~zijn~~ **is** van het Vlaamse Gewest;”

Om verwarring te vermijden moet hier nog een komma tussen, zoals in het huidige besluit. Anders lijkt het alsof de havengebieden eigendom zijn van het Vlaamse Gewest en niet de wegen. Ook die moet veranderd worden in dat.

## Artikel 12

Er wordt enkel verwezen naar startnota's van RUPs. Hier moet ook de procedure van complexe projecten betrokken worden, waarbinnen bij bepaalde beslissingen ook een RUP wordt vastgesteld en er dus geen afzonderlijke startnota bestaat.