

# De wegcategorisering & inrichtingsprincipes



Vlaamse  
overheid

DEPARTEMENT  
MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN

# Inhoud

---

1	Inleiding	3
2	Een robuust wegennet	4
3	Inrichtingsprincipes per wegcategorie	6
4	Inrichting vs. functie	8

# 1 Inleiding

Het Vlaams wegennetwerk is momenteel 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 wordt het RSV opgeheven, en daarom besliste de Vlaamse Regering in het regeerakkoord 2019-2024 om te werken aan de uitrol van een nieuwe wegcategorisering. 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 wegcategorisering bestaat uit 3 lagen met telkens 2 categorieën, die werden vastgelegd in het verzameldecreet MOW van 7 november 2020:

- 1 **Het hoofdwegennet: Europese Hoofdwegen en Vlaamse Hoofdwegen (EHW en VHW)**  
→ Internationale & nationale verbindingen
- 2 **Het dragend wegennet: regionale wegen en interlokale wegen (RW en IW)**  
→ Gewestelijke en regionale verbindingen  
→ Interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten
- 3 **Het lokaal wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen (OW en EW)**  
→ Lokaal verkeer

De huidige categorisering ligt momenteel dus vast in het RSV, maar zal vervangen worden door een Besluit Vlaamse Regering waarin de wegcategorisering wordt vastgelegd. De 15 vervoerregio's geven een advies op het hoofdwegennet en formuleren een voorstel voor het dragend wegennet aan de Vlaamse Regering, die daarna de uiteindelijke beslissing neemt. Voor elke wegcategorie heeft één overheid de formele taak een selectie te bepalen. Een andere overheid heeft steeds een adviserende rol.

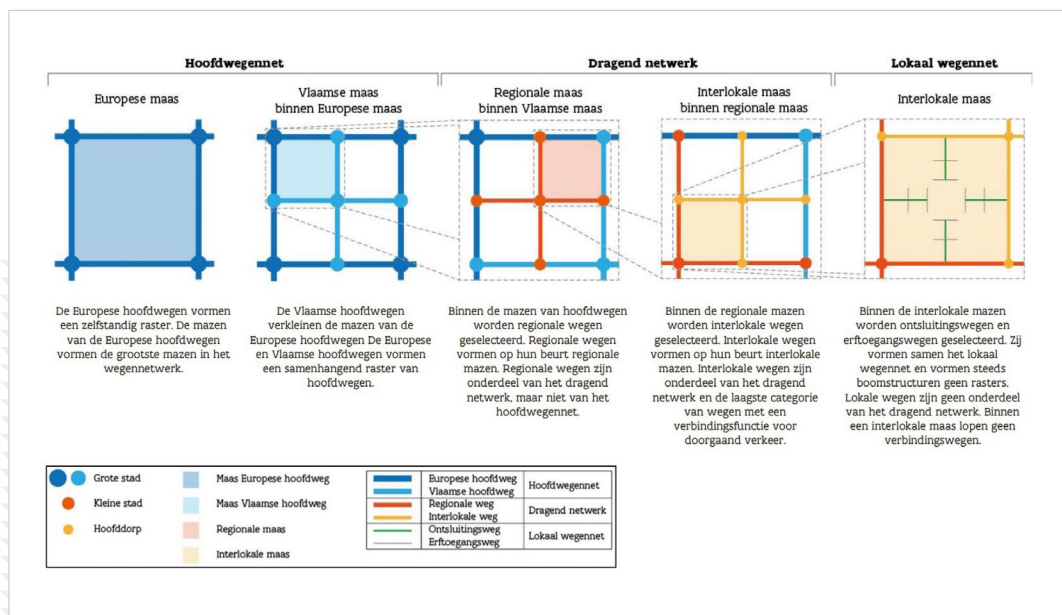
Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen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

## 2 Een robuust wegennet

De nieuwe wegcategorisering 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 worden ondanks verstoringen. Weggebruikers mogen bij calamiteiten dus uitwijken naar het lagere wegennet om een vlottere route op te zoeken, zolang ze daarbij op het hoofd- of dragend wegennet blijven. Dit noemen we de robuustheidscascade (uitwijken van EHW naar VHW, van VHW naar RW, en van RW naar IW). Het hoofd- en dragend wegennet dienen dus voor 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.

Om de categorieën van het hoofdwegennet en het dragend wegennet te laten werken als communicerende vaten en de robuustheid van de nieuwe wegcategorisering te vrijwaren, vormen deze wegen een raster van mazen. Elke wegcategorie staat een trap lager op de ladder en verkleint de maas die gevormd wordt door de hoger gelegen wegennetten. Automobilisten moeten altijd gebruik maken van het hoogst mogelijke wegennet. Ze kunnen pas afzakken naar een lagere categorie wanneer hun verplaatsing niet gemaakt kan worden via het hogere wegennet, of wanneer de route op het hogere wegennet verstoord wordt door calamiteiten. Daaronder verstaan we onregelmatigheden met een tijdelijk karakter, geen structurele files die zich (bijna) dagelijks voordoen.

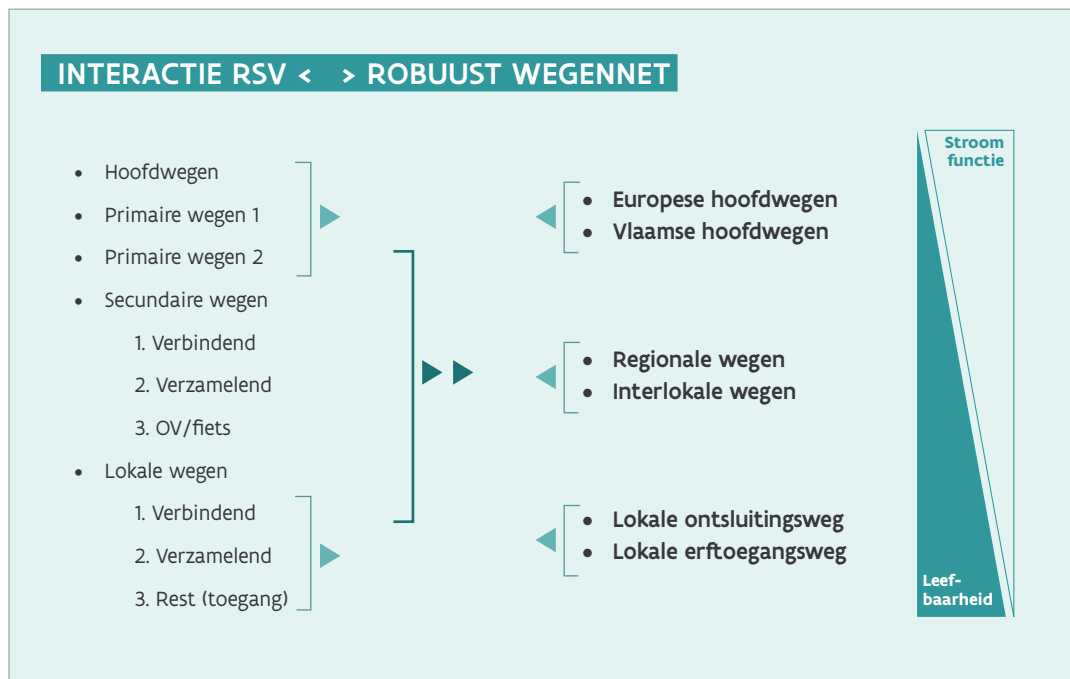
Zowel op het hoofdwegennet, het dragend wegennet als op het lokaal wegennet mag een maas nooit volledig doorsneden worden. Binnenin een maas is dus enkel plaats voor verkeer dat herkomst en/of bestemming heeft in die maas.



De inrichtingsprincipes die de voorbije twee jaar zijn opgemaakt, reflecteren de functies die de verschillende wegcategorieën moeten opnemen. In het volgende deel worden de basisprincipes per categorie gelinkt aan de functie die zij opnemen in het wegennetwerk.

Belangrijk hierbij is de mate van doorstroming voor het auto- en vrachtverkeer. Hoe hoger in de wegencategorisering, hoe belangrijker doorstroming voor auto (en vracht) verkeer is. Hoe lager in de wegencategorisering, hoe meer er gefocust wordt op leefbaarheid en de complementariteit van verschillende vervoersmodi naast elkaar.

Onderstaande afbeelding maakt duidelijk hoe de categorieën uit het RSV overeenkomen met de nieuwe wegencategorisering, en hoe doorstroming en leefbaarheid zich daarbij verhouden.



## 3 Inrichtingsprincipes per wegcategorie

### EUROPESE HOOFDWEGEN

Europese hoofdwegen vormen de grootste mazen, de fundering van het wegennet. Wanneer mogelijk, zou de automobilist altijd gebruik moeten maken van de 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/h. Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwrijpe strook voorzien

### VLAAMSE HOOFDWEGEN

De mazen van Europese hoofdwegen worden verkleind door de Vlaamse hoofdwegen. Dit zijn wegen die nationale verbindingen mogelijk maken.

#### Basisprincipes:

- Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid in geval van 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/h
- Langs Vlaamse hoofdwegen wordt een bouwrijpe strook voorzien

### REGIONALE WEGEN

Regionale wegen verkleinen de mazen die gevormd worden door Europese en Vlaamse hoofdwegen. Zij staan in voor gewestelijke en regionale verbindingen en zijn de eerste laag van het dragend wegennet. Doorstroming voor auto- en vrachtverkeer is hier belangrijk, maar ook andere transportmodi (fiets en openbaar vervoer) spelen een rol op regionale wegen.

#### Basisprincipes:

- Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwrijpe strook voorzien
- Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

## INTERLOKALE WEGEN

De regionale mazen, bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen en regionale wegen, worden verkleind door de interlokale wegen. Zij verbinden niet-aanpalende gemeenten en vormen het laatste niveau van wegen met een verbindende functie. Binnen de interlokale maas liggen er uitsluitend lokale wegen, die niet voor doorgaand verkeer bedoeld zijn.

### Basisprincipes:

- Interlokale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Interlokale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien
- Interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

## ONTSLUITINGSWEGEN

In de interlokale maas liggen ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Ontsluitingswegen kunnen kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas verbinden met elkaar, maar maken nooit de verbinding tussen twee wegen die de interlokale maas afbakenen. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

### Basisprincipes:

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

## ERFTOEGANGSWEGEN

Ook erftoegangswegen liggen in de interlokale maas. Zij hebben geen verbindende functie en verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn.

### Basisprincipes:

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied)
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

## 4 Inrichting vs. functie

De inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet onderscheiden zich duidelijk van de rest, terwijl de inrichtingsprincipes van het dragend en lokaal wegennet minder verschillend zijn. De verschillen tussen deze wegen situeren zich dus eerder op het niveau van de functies die deze wegen opnemen (het dragend wegennet heeft een belangrijkere doorstromingsfunctie, het lokaal wegennet heeft een belangrijkere leefbaarheidsfunctie) dan op het niveau van inrichting. Het is belangrijk om stil te staan bij het feit dat de inrichtingsprincipes niet van de ene op de andere dag toegepast zullen worden. De inrichtingsprincipes voor het robuust wegennet zijn visiedocumenten die criteria voorop stellen waaraan wegen in een bepaalde categorie idealiter zouden moeten aan voldoen. De categoriseringsoefening die we nu maken, zal de komende 20-30 jaar gebruikt worden als basis voor infrastructuurwerken. Elke investering die gemaakt wordt, zal zo goed mogelijk moeten voldoen aan de inrichtingsprincipes. Tegelijk moeten we realistisch zijn, en weten we dat niet elke weg aan alle inrichtingsprincipes kan voldoen. Dat hoeft geen probleem te zijn, zolang de weg gebruikt kan worden in functie van zijn categorisering, en de inrichting ook navenant is. De inrichtingsprincipes vormen het minimale kader, maar het staat lokale besturen dus altijd vrij ambitieuzer te zijn in de inrichting van de wegen in hun beheer.



