

Nota Wegencategorisering

Gevalideerd dd 12/03/2023

Door de Vervoerregioraad Antwerpen

Wegencategorisering

Selectie van het 'dragend wegennet' – versie 12 maart 2024 - definitief

Op de Vervoerregioraad van 8 februari 2020 hebben alle lokale besturen ingestemd om verder aan de slag te gaan met de concretisering van een aantal onderwerpen uit het Routeplan 2030 die een (boven)lokale uitwerking vereisen. Deze concretisering werd opgezet binnen het traject 'Gebiedsgerichte Aanpak Routeplan 2030' (GGA). De doelstelling van het GGA traject is om een verfijnd Routeplan 2030 op tafel te kunnen leggen, maar ook te komen tot een sterk regionaal uitgewerkt mobiliteitsplan waar de verschillende gemeenten achter staan. De te concretiseren onderwerpen uit het Routeplan werden gebundeld in verschillende werksessies die telkens in overleg met de lokale besturen werden aangekaart.

In deze nota stellen we de selectie van het 'dragend wegennet' vast. In een eerste versie gebeurde dit op basis van enerzijds de beschikbare methodiek en anderzijds de input vanuit de GGA werksessies met de lokale besturen en bovenlokale partners die plaatsvonden in september '20. Deze sessies werden uitgevoerd in 5 clusters van gemeenten. Het materiaal van deze verschillende sessies werd vervolgens verwerkt in deze nota.

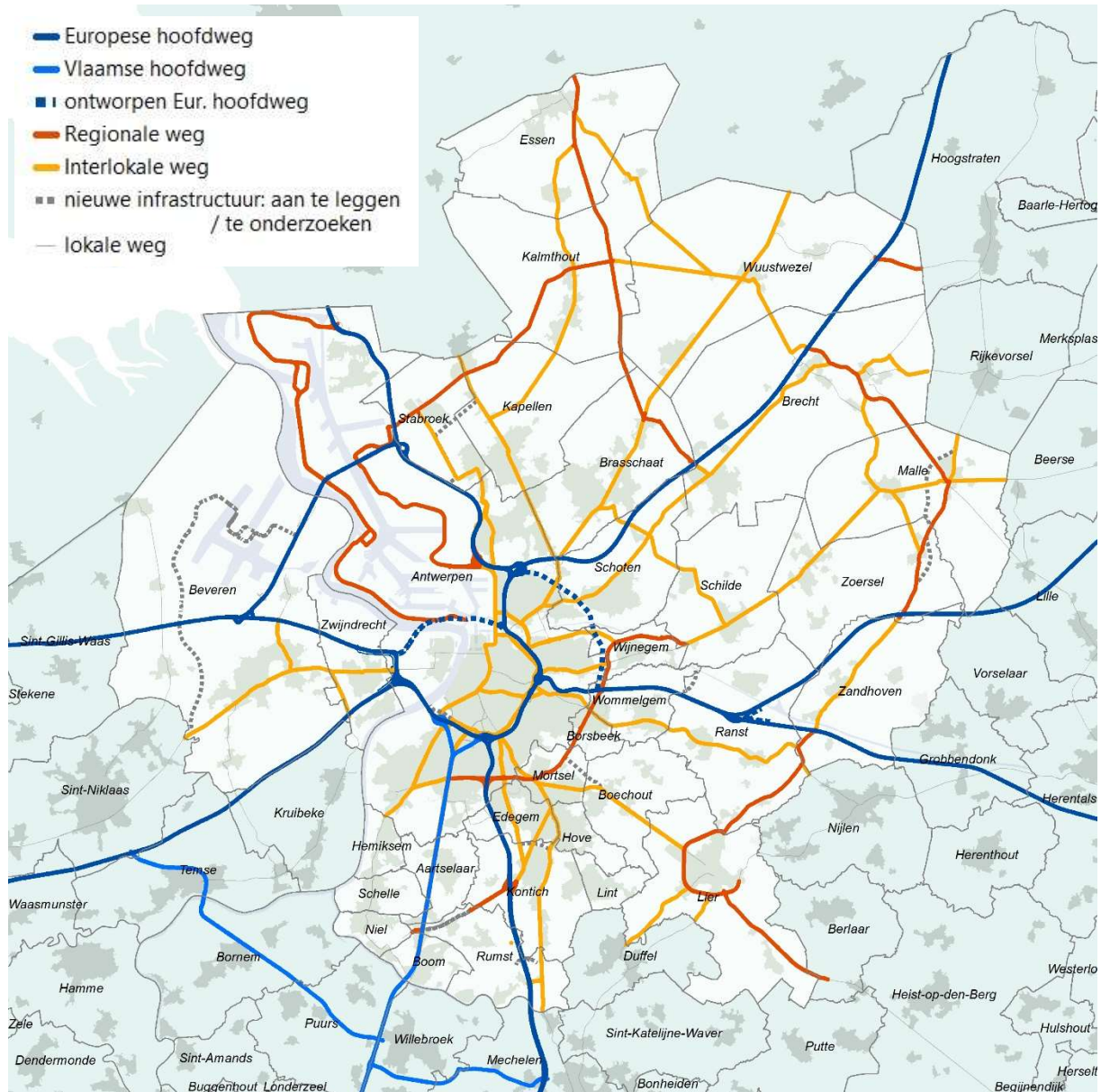
Vervolgens werd na de Vervoerregioraad van 28 september 2022 -naar aanleiding van de vraag van de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken dd. 24 augustus 2022- een nieuwe adviesronde gehouden bij de leden van de Vervoerregio Antwerpen en werd het voorstel bijgesteld. Ook werd bilateraal met de aangrenzende Vervoerregio's afstemming gezocht. Dit voorstel werd gevalideerd door de Vervoerregioraad dd. 27 september 2023. Als gevolg van de reacties tijdens de adviesronde en het openbaar onderzoek n.a.v. de definitieve vaststelling van het Regionaal Mobiliteitsplan, werd het voorstel een finale keer aangepast. Onderstaande categorisering werd gevalideerd op de Vervoerregioraad dd. 12 maart 2024.

De voorgestelde categorisering gebeurde op basis van de bestaande wegen. Geplande wegen, gekende ideeën en projecten die in de pipeline zitten, zoals bv. nieuwe omleidingswegen, werden alle op gelijkaardige en indicatieve wijze aangeduid op de kaarten (zie ook 'regionale aansluitingen' op p.64 van het Routeplan 2030 en de tabel op p.18 van het strategisch actieplan). Deze nota doet geen verdere uitspraak over de wenselijkheid van die afzonderlijke infrastructuren. Na realisatie moet de categorisering van de nieuwe en de oude weg herbekeken worden. Zo lijkt het bv. logisch dat een nieuwe verbindingsweg tussen E34 en N70 op het grondgebied van Beveren een onderdeel van het dragend netwerk wordt of dat de tangenten in Malle de regionale functie van de N14 overnemen, de bestaande wegen worden vervolgens gedowngraded tot lokale weg. Wat de zuidwestelijke ontsluiting van Lier betreft, zal na infrastructurele aanpassingen waarbij de N108 rechtstreeks wordt aangesloten op de R16, de categorisering van beide wegen (N14 en N108) herbekeken worden.

Uiteraard is er een sterke relatie tussen de wegencategorisering en alle aspecten van vrachtroutenetwerken, incl. routes voor specifieke goederen zoals ondeelbaar transport en gevaarlijke goederen. Zo behoren de door Vlaanderen geselecteerde Europese Hoofdwegen automatisch tot het Europese TEN-T netwerk maar zal niet elk wegvak van de dragende wegen automatisch een onderdeel zijn van een regionaal vrachtroutenetwerk. Dit is een aparte oefening¹ waarvoor we verwijzen naar de nota goederenvervoer. Hetzelfde geldt voor eventuele noodzakelijk bijsturingen aan de netwerken voor ondeelbaar transport en gevaarlijke goederen. Deze nota doet hier verder geen uitspraken over.

(1) Bestaand onderzoek zoals het ontwerp Vrachtroutenetwerk Vlaanderen maar ook meer specifiek beschikbaar materiaal zoals bv. uit de studie Noorderkempen van de provincie vormen hier het uitgangspunt.

Voorstel dragend wegennet VRA



Figuur dragend wegennet VRA

De Vervoerregioraad Antwerpen keurt dit voorstel van dragend wegennet dd. maart 2024 goed.

Toelichting

NETWERKCONCEPT

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. Op basis van de studie *'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen'* werd i.o.v. het Dept. Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, werd een methodiek opgesteld om tot de selectie en categorisering van de bovenlokale wegen te komen.

Het decreet Basisbereikbaarheid, aangepast door het 'Verzameldecreet' van 7/12/2020 deelt het wegennet in drie lagen in: het hoofdwegennet, het dragende netwerk en het lokale wegennet.

Het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen

- De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. Dit zijn de zeehavens; de luchthavens; en de grootsteden met hst-stations. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk (trans-Europees vervoersnetwerk).
- De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk. De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.

De inrichtingsprincipes voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen vindt u hier: https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf

Parallelwegen bij het hoofdwegennet worden niet afzonderlijk gecategoriseerd, maar vormen een integraal onderdeel van de hoofdweg. Een voorbeeld hiervan is de parallelweg in Zwijndrecht die momenteel wordt afgewerkt. Deze parallelweg zorgt voor een betere spreiding van bestemmingsverkeer van en naar de snelwegen in alle richtingen en haalt sluipverkeer uit de woonkernen van Linkeroever, Zwijndrecht en Burcht. In de robuustheidscascade voor autoverkeer (en vrachtverkeer) komen deze parallelstructuren eerst in beeld.

Het dragend netwerk: de regionale en interlokale wegen

- De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

Het dragend netwerk **kan** bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij blijven van doorgaand verkeer, dit is het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft. Het kan niet de bedoeling zijn dat het dragend wegennet bijkomende capaciteit biedt bij structurele files op het hoofdwegennet.

Vermits het dragend wegennet op bepaalde momenten kan ingeschakeld worden voor doorgaand verkeer is een passende weginrichting en een verkeerssturing van groot belang. Het respecteren van leefbaarheidsgrenzen en verkeersveiligheid in o.a. de doortochten en t.h.v. kwetsbare functies zoals scholen, wordt daarbij een kritische factor. Dit is verder uitgewerkt in o.a. de inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet .

Deze vindt u hier:

https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf

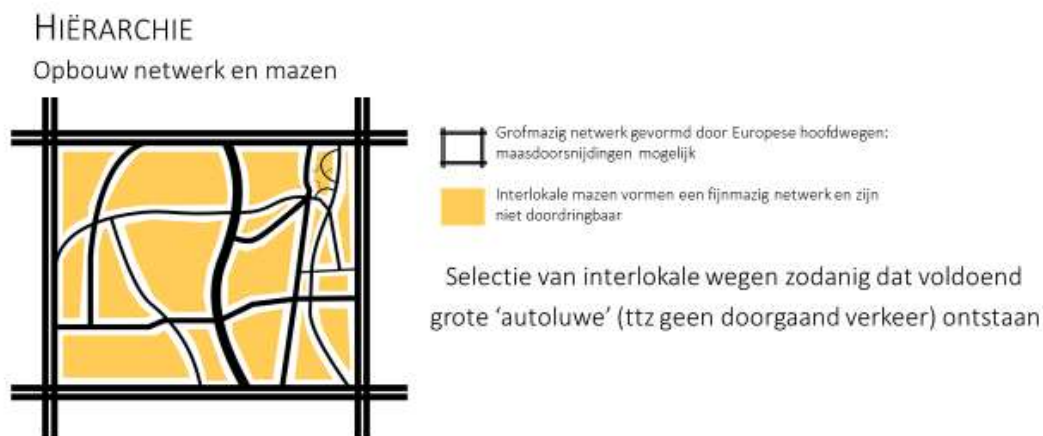
Het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen

- De ontsluitingswegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar en de ontsluiten het gebied tussen de dragende wegen.
- De erftoegangswegen hebben enkel als rol om toegang te geven tot activiteiten en functies die er langs gelegen zijn, ze vervullen geen rol in het netwerk op ruimere schaal...

De drie lagen in het netwerk omsluiten telkens gebieden – mazen genoemd - waarbinnen een sturing van doorgaand verkeer voor die maas wenselijk is.

Binnen de mazen van het hoofdwegennet kan na inschakeling van de robuustheidscascade (d.w.z. in de eerste plaats autodruk verminderen door modal shift en intermodaliteit via knooppunten) tijdelijk verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar de dragende wegen toegestaan worden.

Binnen de mazen van het dragend netwerk is doorgaand verkeer niet wenselijk. Doorgaand verkeer is het verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het gebied. Daarom worden ze vanuit de netwerkopbouw ‘autoluwe’ zones genoemd.



Voor uitspraken over het vrachtroutennetwerk verwijzen we naar de nota over het goederenvervoer. Niet elk wegvak van de dragende wegen is automatisch een onderdeel zijn van een regionaal vrachtroutennetwerk.

GEDEELDE BEVOEGDHEDEN

De selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering werden ondertussen bepaald en een ontwerp van het Hoofdwegennet werd reeds voor advies voorgelegd aan de Vervoerregioraden. Hierbij werden in de Vervoerregio Antwerpen de nog aan te leggen Oosterweelverbinding en A102 aangeduid als toekomstige Europese hoofdwegen en als onderdeel van het Europese TEN-T netwerk. Ook doet het Routeplan 2030 de suggestie om de verknoping tussen E313 en E34 in het oosten van de Vervoerregio te vervolledigen.



Legende

-  Vervoerregio's
-  Europees Hoofdwegennet
-  Europees Hoofdwegennet - vervolledigen
-  Vlaams Hoofdwegennet
-  Vlaams Hoofdwegennet - vervolledigen



Voorstel hoofdwegennet; geadviseerd door de Vervoerregio Antwerpen op 13 februari 2023

De vervoerregioraden formuleren in hun regionale mobiliteitsplannen een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk dat vervolgens door de Vlaamse Regering wordt vastgesteld. Alle wegen die niet worden geselecteerd, zijn lokale wegen.

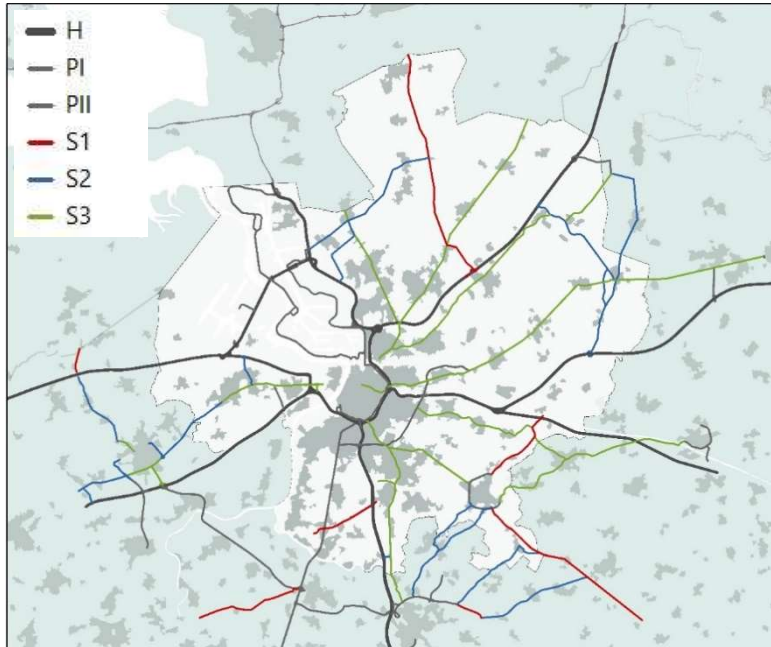
In het Routeplan 2030 worden ten aanzien van de selectie van het dragend wegennet een aantal strategische keuzes bepaald, namelijk:

- Verkeer bundelen op het hoofdwegennet;
- De kwaliteit van de afwikkeling garanderen;
- Regionale aansluitingen op de hoofdwegen verbeteren.

Doel is om de betrouwbaarheid van het functioneren van de hoofdwegen te verbeteren en het autoverkeer op een vlotte en kwaliteitsvolle manier naar deze hoofdwegen te leiden (de zogenaamde 'kamstructuur'). **In deze nota wordt o.b.v. alle hierboven vermelde elementen een voorstel van dragend wegennet voor de Vervoerregio Antwerpen uitgewerkt.**

UITWERKING DRAGEND NETWERK VOOR DE VRA

Bestaande categorisering



Figuur huidige categorisering volgens RSV

Wensrelaties

Het uitgangspunt van de categorisering wordt gevormd door de wensrelaties tussen stads- en dorpskernen en de belangrijke attractiepolen. Dit werd voor heel Vlaanderen uitgewerkt in de studie *'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen'* (i.o.v. het Dept. Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid). De Vervoerregio Antwerpen stelt een aangepaste verstedelijkingsstructuur voor waarbij binnen de Vervoerregio enkel de stad Antwerpen als stedelijke kern type 1 en Lier en Beveren als stedelijke kernen type 3 worden weerhouden (zie bijlage). Daardoor worden de wensrelaties op de hogere niveaus, zoals voorgesteld in de studie robuust wegennet, teruggebracht tot enkele

Op basis van de wensrelaties op de lagere niveaus (verbinden en ontsluiten van woonkernen en belangrijke (boven)lokale attractiepolen) komen bijna alle gewestwegen in beeld. Daarnaast worden bijkomend ook enkele gemeentewegen geselecteerd. Al deze wegen zijn ook vaak de dragers van het BFF en de kernnetlijnen van het OV (zie indicatoren in de bijlage).

De regionale wegen sluiten steeds aan op het hoofdwegennet maar vormen niet altijd een volledig raster. Zo wordt er in de huidige omstandigheden vanuit Lier geen regionale weg geselecteerd aansluitend op E19 en vanuit Beveren niet naar E34. Verder onderzoek moet uitwijzen of deze functie kan worden ingepast in de huidige infrastructuur, dan wel dat er nieuwe infrastructuur nodig is. In afwachting worden deze verbindingen enkel op niveau van interlokale weg geselecteerd.

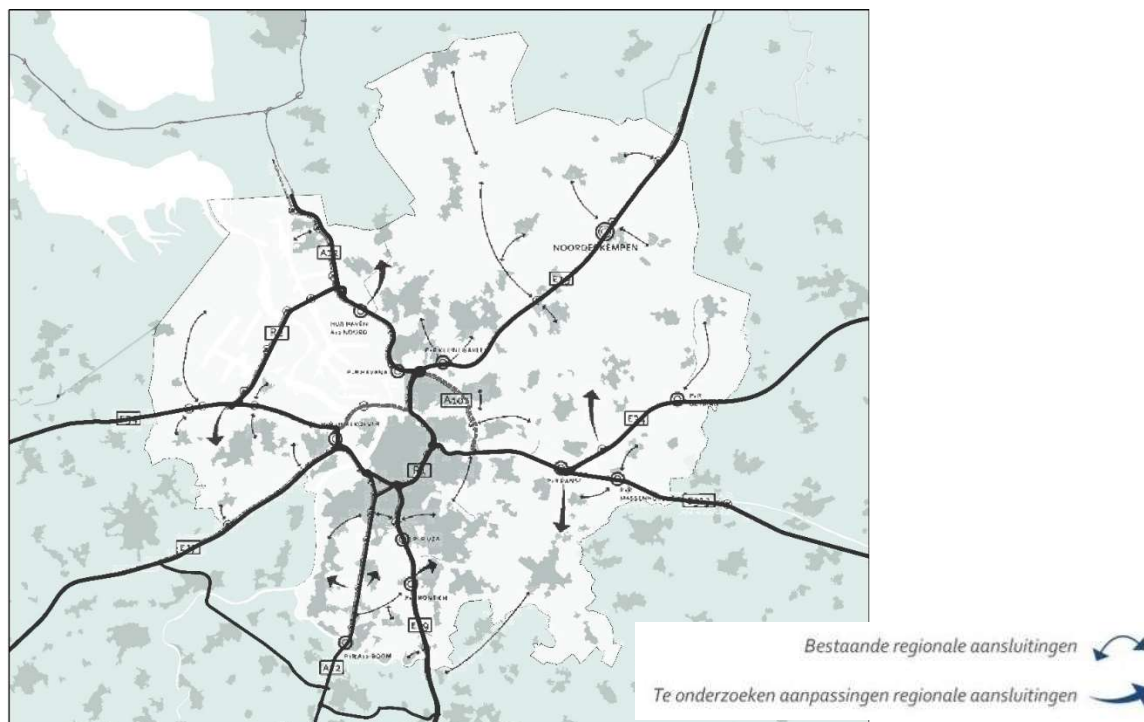
Routes die voldoen aan de criteria maar die – omwille van verkeersveiligheid en leefbaarheid - niet inpasbaar zijn als regionale weg worden niet weerhouden en worden ondergebracht bij de interlokale wegen. De overige geselecteerde wegen worden aangeduid als interlokale wegen.

Aandachtspunten uit het Routeplan 2030

In het Routeplan 2030 worden t.a.v. het autowegennet een aantal strategische keuzes bepaald, die moeten zorgen voor een betrouwbaar hoofdwegennet voor het autoverkeer enerzijds en die anderzijds de regionale aansluitingen op de hoofdwegen verbeteren. Dit leidt tot de zogenaamde 'kamstructuur'. De aansluitingen (de 'tanden van de kam') vragen extra aandacht op het vlak van doorstroming voor alle modi. De principes van **hiërarchiseren**, **doorstromen** en **ontvlechten** zoals opgenomen in de Plannota van het Routeplan 2030 vormen hiervoor een basis.

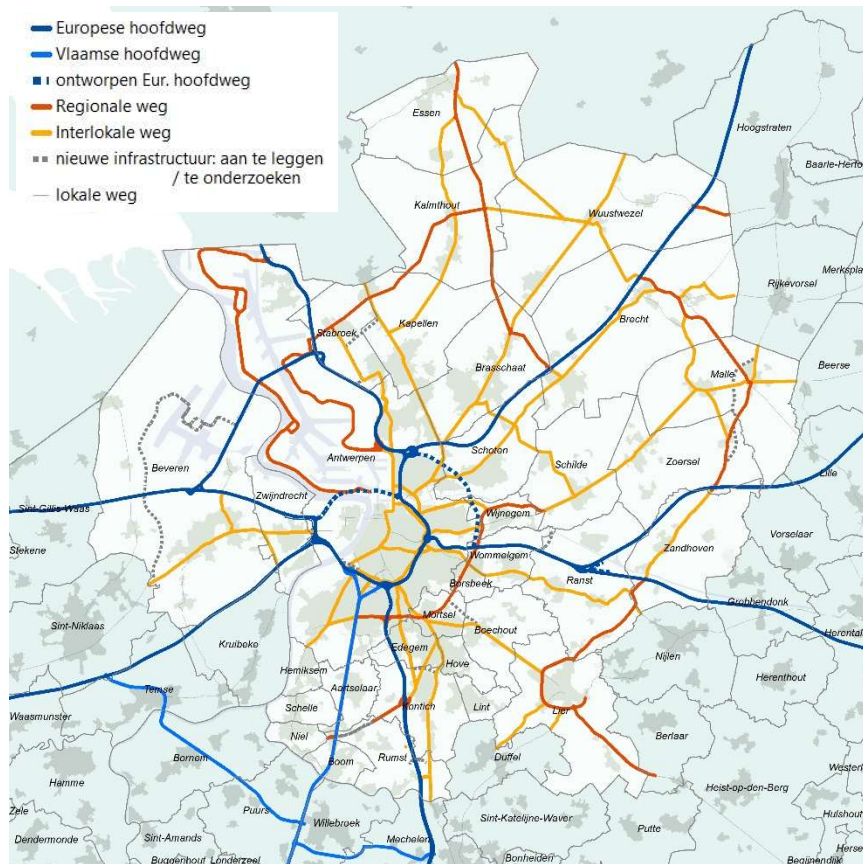


De aansluitingen kunnen functioneren op verschillende niveaus: louter lokaal of interlokaal of regionaal ontsluitend. Gelet op het bovenlokale belang van het verstedelijkte centrum van de Vervoerregio Antwerpen, worden ook lokale 'tanden' aangesloten op het hoofdwegennet. Dit is noodzakelijk voor de ontsluiting van het verstedelijkte gebied.



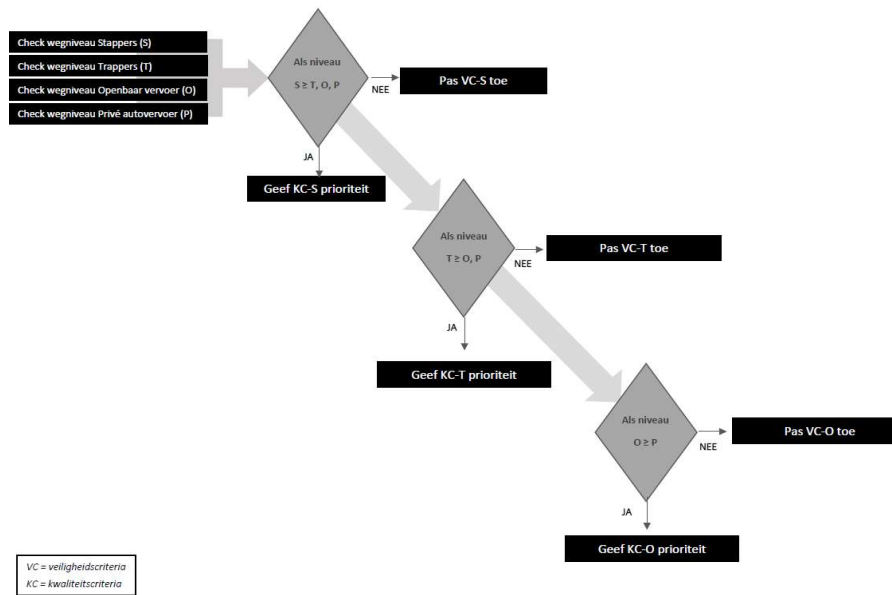
Figuur (indicatief) hoofdwegennet en regionale aansluitingen uit de Plannota van het Routeplan 2030

Voorstel dragend wegennet VRA



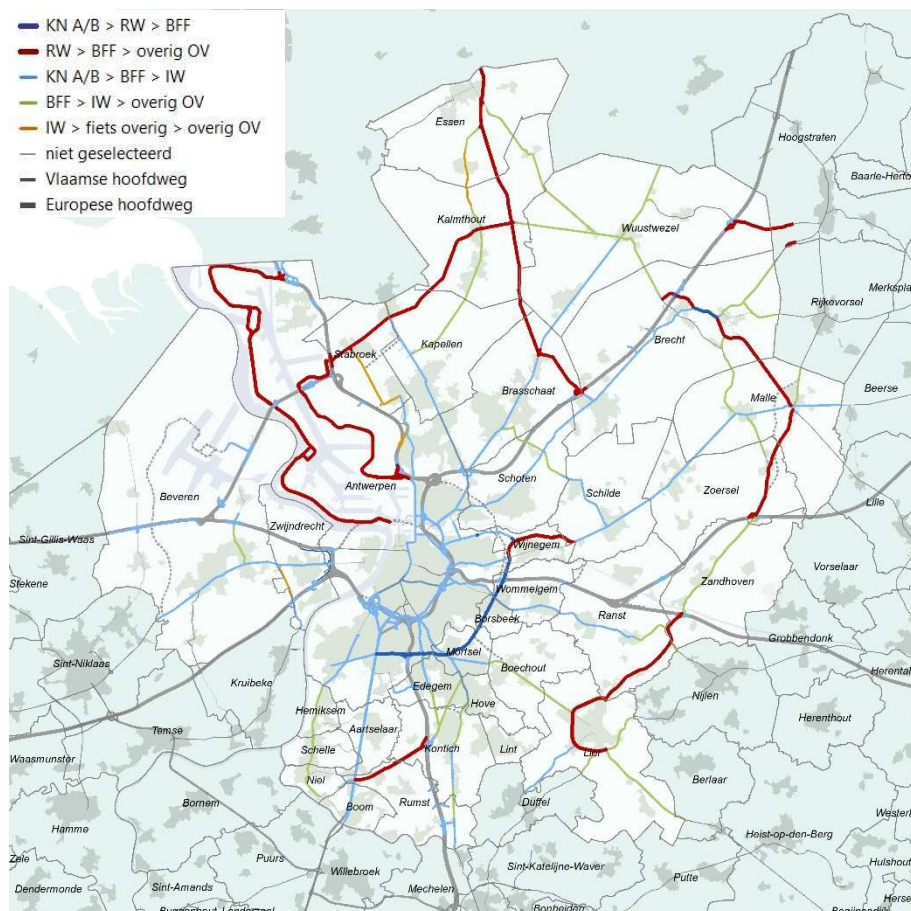
Bijkomende principes voor de inrichting van een multimodaal robuust wegennet in de VRA

De ambitie van de VRA is om een modal shift naar 50/50 (maximaal 50% autoverkeer en 50% andere modi) te realiseren. Dit vraagt een versterking van het aanbod van openbaar en collectief vervoer en de fietsvoorzieningen. Ook de kwaliteit en de betrouwbaarheid ervan moet omhoog. Zo moet de doorstroming van het openbaar vervoer kunnen worden gegarandeerd en moeten de fietsvoorzieningen direct en comfortabel worden uitgevoerd. De methodiek robuust wegennet koppelt hiervoor de **kwaliteitseisen voor de verschillende modi** aan de verschillende categorieën van het wegennet volgens onderstaande figuren:



Figuur: Denkschema prioritering veiligheids- en kwaliteitscriteria uit studie robuust wegennet

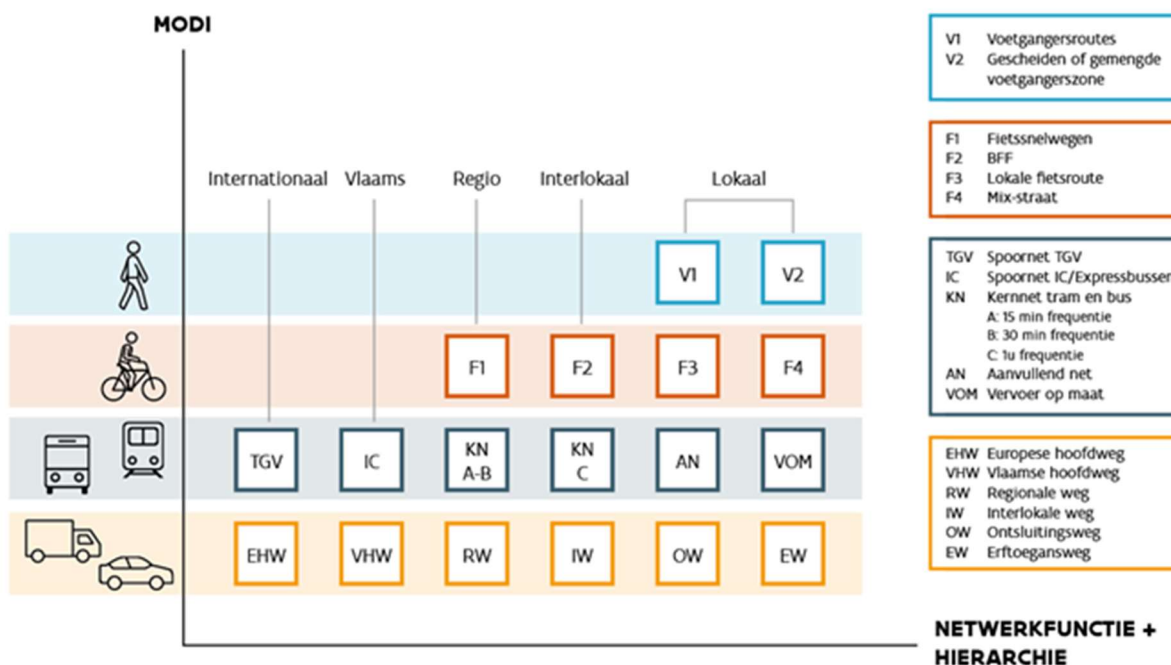
Toegepast op de selectie van het dragend wegennet voor de Vervoerregio Antwerpen, geeft dit volgend resultaat (op basis van het bestaande Bovenlokale Fietsroutenetwerk, het ontwerp vervoersplan Basisbereikbaarheid en het gewenste OV-netwerk uit het Routeplan 2030). Deze kaart is dan ook voor de Vervoerregio Antwerpen het uitgangspunt voor de inrichting van het dragend wegennet.



Figuur dragend netwerk – hiërarchie kwaliteitscriteria van de verschillende modi ²

² KN A/B = kernnetlijnen openbaar Vervoer A of B
AN = aanvullend net openbaar vervoer

Aanvullend primeren ook de kwaliteitseisen voor de **fietsnelwegen** op de kruisingen met het dragend en lokale wegennet.



Figuur Matrix netwerkconcept: hiërarchie en modus uit studie robuust wegennet

De inzet van (delen van) dit dragend wegennet bij **structurele congestie van het hoofdwegennet** rondom Antwerpen is niet gewenst. Vandaag melden de lokale besturen al een grote problematiek qua sluipverkeer. Het principe van robuust wegennet mag dit niet bestendigen, deze wegen lopen voor de overgrote delen doorheen de drukke woonkernen waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komt, wat conflicteert met de ambitie van de VRA voor verkeersveilige en leefbare dorpskernen. Er is een grote afwijking tussen de capaciteit van het hoofdwegennet (in het verstedelijkte centrum minstens 2x3 rijstroken met een capaciteit >1000 mvt/u/rijstrook) en de parallelle gewestwegen (meestal 2x1 rijstroken met een capaciteit van maximaal 500-600 mvt/u/rijstrook). Deze lokale capaciteit is bovendien noodzakelijk om de ontsluiting van en de vele kris-kras-bewegingen doorheen dit dicht bebouwde gebied te realiseren.

RW = regionale weg
IW = interlokale weg
BFF = bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk