



Vlaanderen
is wegen en verkeer



**Basisprincipes inrichting robuust wegennet:
Europese hoofdwegen & Vlaamse
hoofdwegen**

VERSIE 2.0 (oktober 2023)

**AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER**

wegenverkeer.be

Inhoudstabel

1 Inleiding	3
2 Europese hoofdwegen (EHW)	4
3 Vlaamse hoofdwegen (VHW)	8



1 Inleiding

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering 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. Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Deze nota zal fungeren als visiedocument voor de inrichting van het robuust wegennet met betrekking tot de Europese hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse hoofdwegen (VHW). Dit visiedocument kwam tot stand met de inbreng van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap en het departement Omgeving.



2 Europese hoofdwegen (EHW)

OVERZICHT 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 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



BASISPRINCIPES VAN EUROPESE HOOFDWEGEN

Basisprincipe: Europese hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens

Een EHW is een openbare weg waarop aanpalende eigendommen geen uitweg hebben (cfr. Europees verdrag inzake wegverkeer) en waarbij de rijrichtingen via een voldoende brede middenberm of fysiek van elkaar gescheiden zijn.

Omwille van veiligheidsredenen en de herkenbaarheid, wordt een EHW uitgerust met een pechstrook en met pechhavens.

Basisprincipe: Europese hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer

Een EHW is een openbare weg die speciaal is ontworpen voor het verkeer met motorvoertuigen (zijnde vrachtverkeer, autoverkeer en motorrijders).

Basisprincipe: Het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen blijft beperkt

De hoofdbaan van een EHW staat in voor een goede doorstroming en homogeniteit van het doorgaand verkeer. Het ontwerp moet daarom voorzien in een zo groot mogelijke continuïteit. De uitwisseling van het verkeer op de hoofdbaan met het onderliggende wegennet of met andere EHW leidt tot turbulentie in de verkeersstroom en mogelijks tot snelheidsverschillen. Om de doelstellingen te garanderen wordt het aantal aansluitingen beperkt gehouden waarbij een tussenafstand van minimaal ca. 10 km de streefwaarde is.

Basisprincipe: Kruispunten op Europese hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers

De kruising van een EHW met een andere weg gebeurt uitsluitend ongelijkvloers. De uitwisseling van stromen gebeurt:

- ofwel via een knooppunt of een verkeerswisselaar (dit is een ongelijkvloers kruispunt van twee verschillende autosnelwegen waartussen uitwisseling mogelijk is);
- ofwel via een aansluitingscomplex of een op- en afrittencomplex.

Basisprincipe: De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese hoofdwegen bedraagt 120 km/h

De ontwerpsnelheid (v_0) van hoofdbanen op de EHW bedraagt 120 km/h¹. Deze ontwerpsnelheid van 120 km/h laat toe dat de maximale vrijheidsgraden voor de toekomst gegarandeerd blijven en zorgt voor een uniform wegbeeld binnen een traject. Zeer uitzonderlijk kan van deze ontwerpsnelheid van 120 km/h afgeweken worden. Afwijkingen moeten grondig gemotiveerd worden aan de hand van een risicoanalyse en een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA).

¹ Ter verduidelijking: De ontwerpsnelheid is de gekozen voertuigsnelheid die maatgevend is voor de dimensionering van de weg en de ontwerpelementen. De toegelaten snelheid of maximumsnelheid is de hoogste snelheid die op een wegvak of op een bepaald gedeelte van een wegvak is toegestaan. De toegelaten snelheid kan lager ingesteld worden dan de ontwerpsnelheid. De ontwerpsnelheid wordt uniform binnen Vlaanderen op 120 km/h geplaatst zodat een EHW overal in Vlaanderen een gelijkaardige look and feel heeft en gebruikers van de weg dit ook spontaan zo ervaren. Op sommige locaties of trajecten kan de effectief toegelaten snelheid beperkt worden: bvb ter hoogte van verkeerswisselaars, maar bvb. ook in functie van de verkeersveiligheid of in functie van het bereiken van een geschikte omgevingskwaliteit.



Basisprincipe: Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien

De creatie van een bouwvrije strook langs een EHW (gemeten vanaf de grens van het domein van de autosnelweg) laat door het bundelen van de infrastructuur een efficiënt ruimtegebruik toe. Bijkomend garandeert het ook de bereikbaarheid en/of leefbaarheid door o.a. aanpassingen en eventueel uitbreidingen van de weg.

Voor de EHW die op basis van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen bij de categorie autosnelwegen werden ingedeeld, geldt er een wettelijke bouwvrije strook. Wat in die bouwvrije stroken ondanks het principiële bouwverbod kan of moet worden toegestaan in het kader van een vergunningsaanvraag van een aangelande, wordt geregeld in het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen van 25 januari 2019. Dit BVR is een direct werkende norm waarop AWW zich in haar advies kan baseren, en waarmee de vergunningverlener rekening moet houden.





AMBITIES VAN EUROPESE HOOFDWEGEN

Ambitie: Europese hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

Bij het ontwerp van EHW worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving.

De 10 kernkwaliteiten kunnen telkens gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- **Gezondheid:** bij het ontwerp moet maximaal getracht worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en moet getracht worden om overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door o.a. toepassing van een stille wegverharding, een aangepaste (lagere) snelheid, aanleg van geluidsbermen, geluidschermen, gerichte ondertunneling/overkapping² en de inplanting van het traject (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies, ...).
- **Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap:** het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, de karakteristieken van het landschap en de cultuurhistorische waarden.
- **Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit:** het ontwerp dient rekening te houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren zoals ecoducten en ontsnipperende maatregelen.

Ambitie: Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese hoofdwegen

Het ontwerp ambieert voor het kernnet een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer om een hoge betrouwbaarheid en efficiënte dienstverlening aan de reiziger aan te bieden.

Ambitie: De filekans op Europese hoofdwegen is beperkt

Naast een ontwerpsnelheid, wat omwille van veiligheidsredenen bepalend is, wordt er een ambitieniveau opgenomen voor wat betreft de filekans. Op EHW wordt gestreefd naar een gemiddelde afwikkelingsnelheid van 70 km/h tijdens de ochtendspits en een reistijdverhouding van maximaal 1.5 (dit is de verhouding tussen de freeflowreistijd en de gemiddelde reistijd tijdens de ochtendspits). Het ambitieniveau op EHW die deel uitmaken van de R0, R1 of R2 is een reistijdverhouding van maximaal 2 tijdens de ochtendspits.

² Hierbij moet rekening gehouden worden met de locatie van de tunnelopeningen i.f.v. luchtkwaliteit en geluid.

3 Vlaamse hoofdwegen (VHW)

OVERZICHT VLAAMSE HOOFDWEGEN:

Basisprincipes:

- Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid i.g.v. 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 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 VHW in te richten als een EHW.



BASISPRINCIPES VAN VLAAMSE HOOFDWEGEN

Basisprincipe: Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid i.g.v. calamiteiten

Een VHW is minimaal een 2x1 (of meer) openbare weg waarop aanpalende eigendommen geen uitweg hebben en waarbij de rijrichtingen via een voldoende brede middenberm of fysiek van elkaar gescheiden zijn.

Indien er zich een calamiteit voordoet dienen 2 voertuigen elkaar te kunnen kruisen. Dit kan door:

- ofwel het voorzien van een pechstrook;
- ofwel door een voldoende brede redresseerstrook³ en eventueel draagkrachtige berm aan te bieden zodat het gemotoriseerd verkeer kan kruisen. Hierdoor bedraagt de verhardingsbreedte bij een 2x1 VHW per rijrichting minstens 6 m.

Basisprincipe: Vlaamse hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer

Een VHW is een openbare weg die speciaal is ontworpen voor het verkeer met motorvoertuigen (zijnde vrachtverkeer, autoverkeer en motorrijders). Ter hoogte van de kruispunten houdt het ontwerp - in functie van het gekozen kruispunttype - wel rekening met niet-gemotoriseerd verkeer.

Indien er een fietsverbinding noodzakelijk is, gekoppeld aan een VHW, dan wordt dit als een parallelvoorziening uitgevoerd. Parallelvoorzieningen bestaan uit fietswegen die op een sterke manier afgescheiden zijn van de rijbaan.

Basisprincipe: Het aantal aansluitingen op Vlaamse hoofdwegen blijft beperkt

De hoofd baan van een VHW staat in voor een goede doorstroming en homogeniteit van het doorgaand verkeer. Het ontwerp moet daarom voorzien in een voldoende continuïteit. De uitwisseling van het verkeer op de hoofd baan met het onderliggende wegennet of met andere VHW leidt tot turbulentie in de verkeersstroom en mogelijks tot snelheidsverschillen. Om de doelstellingen te garanderen wordt het aantal aansluitingen beperkt gehouden waarbij een tussenafstand van minimaal ca. 666 m de streefwaarde is (minder dan 1.5 toegangspunt per km).

Basisprincipe: De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Vlaamse hoofdwegen bedraagt 90 km/h

De ontwerpsnelheid (v_o) van hoofdbanen op de VHW is één stap lager dan op EHW en bedraagt bijgevolg 90 km/h⁴. Ter hoogte van de kruispunten wordt de ontwerpsnelheid uiteraard aangepast aan het type kruispunt.

³ Een redresseerstrook is een verharde strook van beperkte breedte, naast de rijbaanbreedte, bedoeld om weggebruikers gelegenheid te geven hun koers te corrigeren.

⁴ De ontwerpsnelheid is de gekozen voertuigsnelheid die maatgevend is voor de dimensionering van de weg en de ontwerpelementen. De toegelaten snelheid of maximumsnelheid is de hoogste snelheid die op een wegvak of op een bepaald gedeelte van een wegvak is toegestaan. De toegelaten snelheid kan lager ingesteld worden dan de ontwerpsnelheid.



Basisprincipe: Kruispunten op Vlaamse hoofdwegen zijn ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde

Het kruisen van een VHW met een verbinding voor niet gemotoriseerd verkeer gebeurt ongelijkvloers of via een verkeersregelinstantie (maximaal conflictvrij).

De uitwisseling van verkeer tussen een VHW en een andere weg kan via verschillende manieren gebeuren:

- ofwel via een knooppunt/verkeerswisselaar of via een op- en afrittencomplex (voorkeur);
- ofwel via een verkeersregelinstantie waarbij de conflicten maximaal conflictvrij worden geregeld;
- ofwel via een rotonde.

Basisprincipe: Langs Vlaamse hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien

Voor de VHW die op basis van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen bij de categorie autosnelwegen werden ingedeeld, geldt er een wettelijke bouwvrije strook. Wat in die bouwvrije stroken ondanks het principiële bouwverbod kan of moet worden toegestaan in het kader van een vergunningsaanvraag van een aangelande, wordt geregeld in het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen van 25 januari 2019. Dit BVR is een direct werkende norm waarop AWV zich in haar advies kan baseren, en waarmee de vergunningverlener rekening moet houden.



AMBITIES VAN VLAAMSE HOOFDWEGEN

Ambitie: Vlaamse hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving

Bij het ontwerp van VHW passen worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving.

De 10 kernkwaliteiten kunnen telkens gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:

- **Gezondheid:** bij het ontwerp moet maximaal getracht worden om emissies (geluid en lucht) aan de bron te beperken en moet getracht worden om overdracht van emissies naar de omgeving te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door o.a. toepassing van een stille wegverharding, een aangepaste (lagere) snelheid, aanleg van geluidsbermen, geluidschermen, gerichte ondertunneling/overkapping⁶ en de inplanting van het traject (voldoende afstand tot woningen en andere gevoelige functies, ...).
- **Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap:** het ontwerp gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed, de karakteristieken van het landschap en de cultuurhistorische waarden.
- **Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit:** het ontwerp dient rekening te houden met biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het voorzien in behoud van ecologisch functioneren zoals ecoducten en ontsnipperende maatregelen.

Ambitie: Vlotte doorstroming openbaar vervoer

Het ontwerp ambieert voor het kernnet en het aanvullend net een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer om een hoge betrouwbaarheid en efficiënte dienstverlening aan de reiziger aan te bieden.

Ambitie: De filekans op Vlaamse hoofdwegen is beperkt

Naast een ontwerpsnelheid, wat omwille van veiligheidsredenen bepalend is, wordt er een ambitieniveau opgenomen voor wat betreft de filekans. Op VHW wordt - net zoals bij de EHW - gestreefd naar een gemiddelde afwikkelingssnelheid van 70 km/h tijdens de ochtendspits en een reistijdverhouding van maximaal 1.5 (dit is de verhouding tussen de freeflow-reistijd en de gemiddelde reistijd tijdens de ochtendspits). Het ambitieniveau op VHW die deel uitmaken van een ringweg is een reistijdverhouding van maximaal 2 tijdens de ochtendspits.

⁶ Hierbij moet rekening gehouden worden met de locatie van de tunnelopeningen i.f.v. luchtkwaliteit en geluid.



**AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER**

AFDELING VERKEER, WEGSYSTEMEN EN TELEMATICA

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel
Tel. 02/553 78 02

wegenenverkeer.be
verkeer.wegsystemen.telematica@mow.vlaanderen.be