

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet, het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk
- Tweede principiële goedkeuring

Het voorliggende besluit brengt tot slot ook wijzigingen aan andere besluiten aan waarin een kruisverwijzing is opgenomen naar de huidige categorisering. Het gaat hier voornamelijk om besluiten van de Vlaamse Regering van het beleidsdomein Omgeving, waarin wordt verwezen naar de oude wegencategorisering uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit heeft betrekking op de beleidsvelden van het algemeen mobiliteitsbeleid, de weggebonden mobiliteit en transport, de watergebonden mobiliteit en transport, en omgeving.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Advies van de Inspectie van Financiën

economische activiteit ook (meer) mobiliteit genereren. Daarnaast zijn economische polen altijd bereikbaar voor mensen die daar werken, leveren etc.

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

Participatie en stakeholderoverleg zijn belangrijke pijlers. Via de werking van de vervoerregioraden, waarin alle gemeenten van de betrokken vervoerregio, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg sowieso vertegenwoordigd zijn (en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Werkvennootschap of Lantis ook mee opgenomen zijn als relevant voor die regio), wordt altijd gestreefd naar consensus. NMBS en Infrabel, het Departement Omgeving en de provincie zijn geen decretale leden van de vervoerregioraad, maar worden hier wel vaak voor uitgenodigd. Ook andere relevante stakeholders kunnen door de vervoerregioraad systematisch mee uitgenodigd worden.

'Bewaak en verzeker de samenhang met de andere netwerken'

In de Regionale Mobiliteitsplannen (hierna RMP's) wordt de wegencategorisering niet afzonderlijk behandeld, maar gaat het over mobiliteit als één geïntegreerd geheel. Fietsnetwerken, openbaar vervoer en Hoppinpunten worden hierin ook uitgebreid behandeld. Verder wordt er ook gekeken naar de hiërarchie en samenhang tussen deze verschillende netwerken. De RMP's zijn mobiliteitsplannen, en benaderen mobiliteit dus ook als een systeem dat meer is dan de som van losse delen.

‘Zorg voor een goede (financiële) planning voor de inrichting op het terrein’

De vaststelling van een nieuwe wegencategorisering betekent niet dat er middelen vrij gemaakt moeten worden om bepaalde projecten op te starten of nieuwe wegen te realiseren. De nieuwe wegencategorisering heeft dus geen directe financiële impact en we verwachten ook niet van de wegbeheerders dat zij middelen voorzien voor de herinrichting van het wegnnet omdat deze eventueel van categorie veranderd is. Inrichting conform de inrichtingsprincipes die bij de nieuwe wegencategorisering horen, is een middel om uitvoering te geven aan de nieuwe wegencategorisering, maar geen doel op zich. Wanneer de nood aan investeringen zich voordoet, in de vorm van onderhoud of nieuw aan te leggen wegen, zullen de inrichtingsprincipes dan ook als leidraad dienen. Dit is vandaag met de huidige categorisering en bijhorende inrichtingsprincipes ook zo.

'Meerwaarde categorisering waterwegennetwerk onduidelijk'

Het RSV van 23 september 1997 hanteert voor de waterwegen een categorisering die in de praktijk niet meer actueel is. De Vlaamse Regering beschikt middels artikel 40/4 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: Decreet Basisbereikbaarheid) dan ook over de mogelijkheid om het Vlaamse Waterwegennetwerk te bepalen. De memorie van toelichting bij artikel 40/4 Decreet Basisbereikbaarheid, waarvan dit besluit de uitvoering is, bepaalt: *‘Het nieuwe artikel 40/4 stelt dat de Vlaamse Regering het Vlaamse waterwegennetwerk zal bepalen. Een opdeling in lagen is daarbij in principe niet aan de orde. Het huidige waterwegennetwerk is quasi geheel geïntegreerd in het trans-Europees vervoersnetwerk.’*

Doordat het huidige waterwegennetwerk quasi geheel geïntegreerd is in het trans-Europees vervoersnetwerk is een opdeling in lagen niet aan de orde. Dit vormt de eerste reden waarom het aangewezen is om de aanduiding van de waterwegen op te nemen in het ontwerp BVR, namelijk dat de aanduiding van de waterwegen hierdoor actueler zal zijn dan nu het geval is door het RSV van 27 september 1997. In de tweede plaats heeft de opname van de waterwegenaanduiding tot gevolg dat de prioriteitstellingen op vlak van functies en investeringen zoals deze voortvloeien

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

Opmerkingen op artikels

Wat **artikel 12** (in het oorspronkelijke ontwerp van besluit, in de huidige versie artikel 11) betreft moet het advies van de MORA evenwel worden genuanceerd.

Het artikel 4 DCP luidt immers:

De bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's, is een uitvoeringsbepaling van titel IV,

hoofdstuk II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, en is als dusdanig dus niet van toepassing op complexe projecten, ook niet indien deze een herkenbaar onderdeel bevatten dat zal gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het DCP bevat daarvan een afwijkende regeling die voorschrijft dat de Vlaamse Regering moet bepalen aan welke adviesinstanties de alternatievennota (art. 8, § 2 DCP), het voorontwerp van voorkeursbesluit (art. 11, § 2 DCP dat verwijst naar art. 8, § 2 DCP) de projectonderzoeksnota (art. 18, § 2 DCP) en het voorontwerp van projectbesluit (art. 21, § 2 DCP dat verwijst naar art. 18, § 2 DCP) moet worden voorgelegd. De adviesinstanties worden aangewezen in het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten (BCP), met name inzake de alternatievennota (art. 9 BCP), inzake het voorontwerp van voorkeursbesluit (art. 12 BCP dat verwijst naar art. 9 BCP), inzake de projectonderzoeksnota (art. 16 BCP) en inzake het voorontwerp van projectbesluit (art. 19 BCP dat verwijst naar art. 16 BCP).

Derhalve behoeven de complexe projecten die een herkenbaar onderdeel bevatten dat zal gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan, geen overgangsbepaling die verwijst naar het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's.

Dat is evenwel anders voor de regeling die is opgenomen in artikel 2 en 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage. Dat BVR betreft een uitvoeringsbepaling van titel IV, hoofdstuk IV ("Veiligheidsrapportage over ruimtelijke uitvoeringsplannen") van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en is dus wel van toepassing in het geval het in het kader van het complexe project opgestelde ((voor-)ontwerp van) projectbesluit een herkenbaar onderdeel bevat dat zal gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het is derhalve, met het oog op een gelijke behandeling tussen enerzijds ruimtelijke uitvoeringsplannen die via de generieke procedure tot stand zijn gekomen en anderzijds projectbesluiten die een herkenbaar deel bevatten dat geldt als ruimtelijke uitvoeringsplan, aangewezen om artikel 12, §2, van het voorliggende ontwerp van besluit aan te vullen met een bepaling die stelt dat op projectbesluiten waarvoor de startbeslissing werd genomen voor 1 januari 2027, de regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage van toepassing zijn, zoals ze van kracht waren op 31 december 2026.

Aangezien ook de wegencategorisering een bepalende rol speelt bij het bepalen van de noodzaak aan veiligheidsrapportage overeenkomstig het voormelde besluit (m.n. of het overeenkomstig de wegencategorisering vermeld in artikel 2, §2, 2°, e), 1) van het voormelde besluit al dan niet een aandachtsgebied betreft), moet er aan artikel 12, §2 van het ontwerp van voorliggend besluit ook als laatste lid een bepaling worden toegevoegd die stelt dat op projectbesluiten waarvoor de startbeslissing werd genomen voor 1 januari 2027 de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen van toepassing blijft zoals vermeld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Dit werd toegevoegd met de opmerkingen van MORA in acht.

Tot slot kan, volledigheidshalve, worden opgemerkt dat voor een projectbesluit dat enkel geldt als omgevingsvergunning, geen bepaling dient te worden opgenomen die analoog is aan artikel 12, §2, eerste lid, van het voorliggende ontwerp van besluit. Bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage is immers niet van toepassing op het effectenonderzoek dat moet worden uitgevoerd in het kader van complexe projecten (gelet op artikel 4 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten), en artikel 35 van het besluit van de

- N31 (VVR Brugge): selectie als Vlaamse hoofdweg blijft behouden, maar het eindpunt wordt herzien tot de rotonde ten noorden van de N34
- N37 (VVR Gent en Midwest): na advies wordt deze weg een regionale weg in plaats van een Vlaamse hoofdweg
- N16 (deel tussen Mechelen en Willebroek, VVR Mechelen): na advies wordt deze weg een regionale weg in plaats van een Vlaamse hoofdweg

Daaropvolgend gingen de vijftien vervoerregioraden aan de slag met het opmaken van een voorstel voor hun dragende netwerk (regionale wegen (RW) en interlokale wegen (IW)) conform artikel 40/3, derde lid. Het dragende netwerk werd ter validatie op de vervoerregioraad van de desbetreffende vervoerregio gebracht, waardoor alle lokale besturen in die vervoerregio de kans kregen om hierover in overleg te gaan en waar nodig opmerkingen of advies te geven. Zowel het hoofdwegennet als het dragende netwerk werden opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Via de procedure van openbaar onderzoek van de RMP's kregen ook de burgers inspraak op de ontworpen wegcategorisering.

Door middel van het voorliggende besluit van de Vlaamse Regering wordt het hoofdwegennet en het dragende netwerk vastgesteld, waardoor de nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau wordt vastgelegd. De indeling van de andere wegen in de categorie lokale wegen volgt uit een niet-selectie in het hoofdwegennet of dragende netwerk. De verdere subcategorisering van de lokale wegen in ontsluitingswegen en erftoegangswegen komt toe aan de lokale besturen, die deze categorisering kunnen vastleggen in een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het is belangrijk om te benadrukken dat de categorisering van een weg los staat van het beheer van die weg. Een weg die behoort tot het dragend wegennet (RW of IW) kan dus in beheer zijn van een Vlaamse actor zoals het agentschap Wegen en Verkeer of van een lokaal bestuur, net zoals ook omgekeerd een lokale weg in het beheer kan zijn van een gewestelijke wegbeheerder. De categorie die een weg toegewezen krijgt, wordt uitsluitend bepaald op basis van de functie die deze weg opneemt in het robuust wegennet. Beheer en categorie worden dus uitdrukkelijk niet gekoppeld aan elkaar. Het is aan de wegbeheerder om toe te zien op het conform toepassen van de inrichtingsprincipes die van toepassing zijn op een bepaalde weg, en dit ongeacht de beheerder van die weg.

De Vlaamse Regering kiest er uitdrukkelijk voor om aan deze selectie geen automatische gevolgen qua wegbeheer te koppelen. Wel zal de logica van de nieuwe wegcategorisering als afwegingskader gebruikt worden bij toekomstige beslissingen over beheersoverdrachten tussen Vlaanderen en de lokale besturen en dit in beide richtingen. Een geplande heraanleg van of bepaalde investering in een weg kan een gepast moment zijn om in onderling overleg te bekijken of een overdracht aan de orde is.

Omdat de selectie van de nieuwe wegencategorisering onderdeel uitmaakt van de regionale mobiliteitsplannen die de vervoerregio's hebben uitgetekend, werd deze ook onderworpen aan de MER-kwaliteitsbeoordeling die daarvoor is doorlopen. Dit betekent dat er voor de wegencategorisering rekening is gehouden met de resultaten uit de MER en het openbaar onderzoek van de RMP's. Hier zijn geen aanpassingen uit voort gekomen.

Daarnaast wordt ook het waterwegennetwerk vastgesteld conform artikel 40/4 van het Decreet Basisbereikbaarheid. Het was niet de bedoeling van de decreetgever dat het waterwegennetwerk zou worden opgedeeld in verschillende niveaus. Daarom wordt het waterwegennetwerk vastgelegd in één Vlaamse laag.

Aangezien het de bedoeling is dat de nieuwe wegen- en waterwegencategorisering de betrokken bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gaat vervangen, wordt ook de

////////////////////////////////////

regelgeving aangepast waarbij er nog een kruisverwijzing naar de categorisering conform het RSV was opgenomen.

De vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk door de Vlaamse Regering is een noodzakelijke stap in het verder concretiseren van deze nieuwe wegencategorisering. Door deze theoretische basis als besluit te verankeren, wordt een overlap van twee modellen vermeden. De wegencategorisering uit het RSV blijft immers gelden tot wanneer de nieuwe wegencategorisering in werking treedt, terwijl deze de facto door veel mobiliteitspartners al gehanteerd wordt, bijvoorbeeld bij de vervoerregio's en in de opmaak van de RMP's. Ook voor het opstarten van RUP's en het verder uitwerken van een beleid voor de interlokale mazen, is duidelijkheid over de inwerkingtreding van de nieuwe categorisering een vereiste. Er werd hiervoor ook een leidraad van inrichtingsprincipes opgemaakt, gekoppeld aan de nieuwe categorisering, gericht op vlot en veilig verkeer. Hierbij wordt uitgegaan van het idee dat toekomstige investeringen en herinrichtingen gebeuren conform deze leidraad. De inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet en dragend netwerk zijn uitgewerkt door het agentschap Wegen en Verkeer, in samenspraak met een ruime schare stakeholders, zoals steden en gemeenten, departement Omgeving... De inrichtingsprincipes voor de lokale wegen werden volgens een gelijkaardige methodiek en partnerschap uitgewerkt door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Deze inrichtingsprincipes hebben het statuut van een vademecum en beschrijven vrij algemeen hoe een bepaalde wegcategorie eruit moet zien. De inrichtingsprincipes gekoppeld aan de nieuwe categorieën zijn niet dermate anders dan de huidige principes en leggen geen buitensporige nieuwe eisen op. Er is ook geen expliciete verplichting om het wegennet aan te passen, noch een tijdshorizon waarbinnen dat moet gebeuren. De snelheidsregimes die beschreven zijn in de inrichtingsprincipes hebben geen rechtstreeks gevolg wanneer de nieuwe categorisering in werking treedt. Hiermee wordt bedoeld dat er geen algemene snelheidswijziging zal volgen op de goedkeuring van het BVR-wegencategorisering.

Ten opzichte van de selectie van wegen in het dragende netwerk bij de eerste principiële goedkeuring (VR 2024 0706 DOC.0918-1 tot en met DOC.0918-5) en de selectie van wegen in het dragende netwerk zoals die vandaag voor de tweede principiële goedkeuring voorligt, zitten een aantal afwijkingen. Het gaat om volgende wegen, die initieel niet geselecteerd werden in het dragende netwerk (en dus per definitie als lokale wegen geselecteerd werden) en uiteindelijk toch een selectie binnen het dragende netwerk krijgen:

- N28 Vlaamse Rand (Ring Halle – Papestraat) → Aangezien de gewenste ontwikkeling nog niet is gerealiseerd, wordt geen voorafname genomen op de toekomstige situatie. We categoriseren deze weg als interlokale weg.
- N34 Oostende (R31 – N380) → verbinding tussen twee dorpen, de weg leent zich voor hogere intensiteiten en heeft geen of weinig bebouwing. We categoriseren deze weg als interlokale weg.
- N773 Limburg (Gremelsloweg – Stationsplein) → Aangezien de gewenste ontwikkeling nog niet is gerealiseerd, wordt geen voorafname genomen op de toekomstige situatie. We categoriseren deze weg als interlokale weg.
- N78b Limburg (Stationsplein – N78) → Aangezien de gewenste ontwikkeling nog niet is gerealiseerd, wordt geen voorafname genomen op de toekomstige situatie. We categoriseren deze weg als interlokale weg.

- Ten opzichte van de eerste principiële goedkeuring werd ook artikel 4 en artikel 7 geschrapt omdat de besluiten waarop deze artikelen betrekking hebben ondertussen werden opgeheven bij artikel 156 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2025 tot uitvoering van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, wat betreft de milieueffectrapportage. Dit geeft aanleiding tot een hernummering van de daaropvolgende artikelen.

////////////////////////////////////

bijlagen 1 en 3 van dat besluit in overeenstemming te brengen met de nieuwe wegencategorisering.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Het Vlaamse wegennetwerk werd tot nu toe 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 zal het RSV opgeheven worden 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 door middel van het verzameldecreet MOW van 9 oktober 2020, dat het Decreet Basisbereikbaarheid wijzigde:

1. Het hoofdwegenet: Europese Hoofdwegen en Vlaamse Hoofdwegen (EHW en VHW):
 - internationale & nationale verbindingen
2. Het dragende netwerk: regionale wegen en interlokale wegen (RW en IW):
 - gewestelijke en regionale verbindingen
 - interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten
3. Het lokale wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen (OW en EW):
 - lokaal verkeer

De nieuwe wegencategorisering 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 ondanks verstoringen. Weggebruikers kunnen bij calamiteiten dus uitwijken naar het lagere wegennet om een vlottere route op te zoeken, waarbij het de bedoeling is dat ze op het hoofdwegennet of het dragende netwerk blijven. Dit noemen we de robuustheidscascade (uitwijken van EHW naar VHW, van VHW naar RW, en van RW naar IW). Het hoofdwegennet en het dragende netwerk dienen dus voor bovenlokaal, 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.

Artikel 2

Zoals blijkt uit de memorie van toelichting bij artikel 40/4 van het Decreet Basisbereikbaarheid, was niet de bedoeling van de decreetgever dat het waterwegennetwerk zou worden opgedeeld in verschillende niveaus. Daarom wordt het waterwegennetwerk vastgelegd in één Vlaamse laag

2^o te onderzoeken: er zijn nog verschillende tracés mogelijk of het is nog niet volledig zeker op welke locatie de weg exact zal liggen. Dit betekent dat de nood aan een nieuwe weg voor de werking van het robuust wegennet duidelijk is, maar dat nog onderzocht wordt of moet worden via welk tracé deze weg zal lopen. Dit is nog geen beslist beleid.

3^o tijdelijke selectie: de weg wordt geselecteerd in afwachting van een aan te leggen of te onderzoeken weg, maar zal van selectie veranderen als de aan te leggen of de te onderzoeken weg er ligt. Dit gaat over wegen die momenteel een rol hebben te vervullen in de robuustheid en het functioneren van het wegnnet, maar waarvan die functie zal veranderen wanneer een weg die nu nog ‘aan te leggen’ of ‘te onderzoeken’ is er effectief ligt. Deze selectie gaat dus over wegen die er al liggen, maar waarvan we al weten dat de categorisering in de toekomst zal veranderen.

4^o wenslijn: de weg heeft nog geen tracé. Dit betekent dat het nog gaat over een wensbeeld van een nieuwe weg, zonder dat er duidelijkheid is over eventuele tracés of dat de beslissing tot effectieve aanleg al genomen is. Dit is nog geen beslist beleid.

Het toevoegen van deze vier categorieën, die afwijken van de normale categorisering, gaat uit van een allesomvattende aanpak waarbij er nu reeds rekening wordt gehouden met toekomstige wegprojecten, om te vermijden dat dit besluit bij inwerkingtreding al verouderd of incorrect zou zijn.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op de begroting van de Vlaamse overheid.

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 8 april 2024. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Personeel: het ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;

Werkingsuitgaven: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen;

Investerings en schulden: het ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;

Ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen.

////////////////////////////////////

Conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na principiële goedkeuring wordt dit ontwerp van besluit voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk en van het waterwegennetwerk en haar bijlagen;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

////////////////////////////////////

Bijlagen:

- ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het hoofdwegennet en het dragende netwerk en het waterwegennetwerk en de bijhorende bijlagen;
- advies van de MORA van 15 juli 2024;
- advies van de SARO van 4 september 2024.

////////////////////////////////////