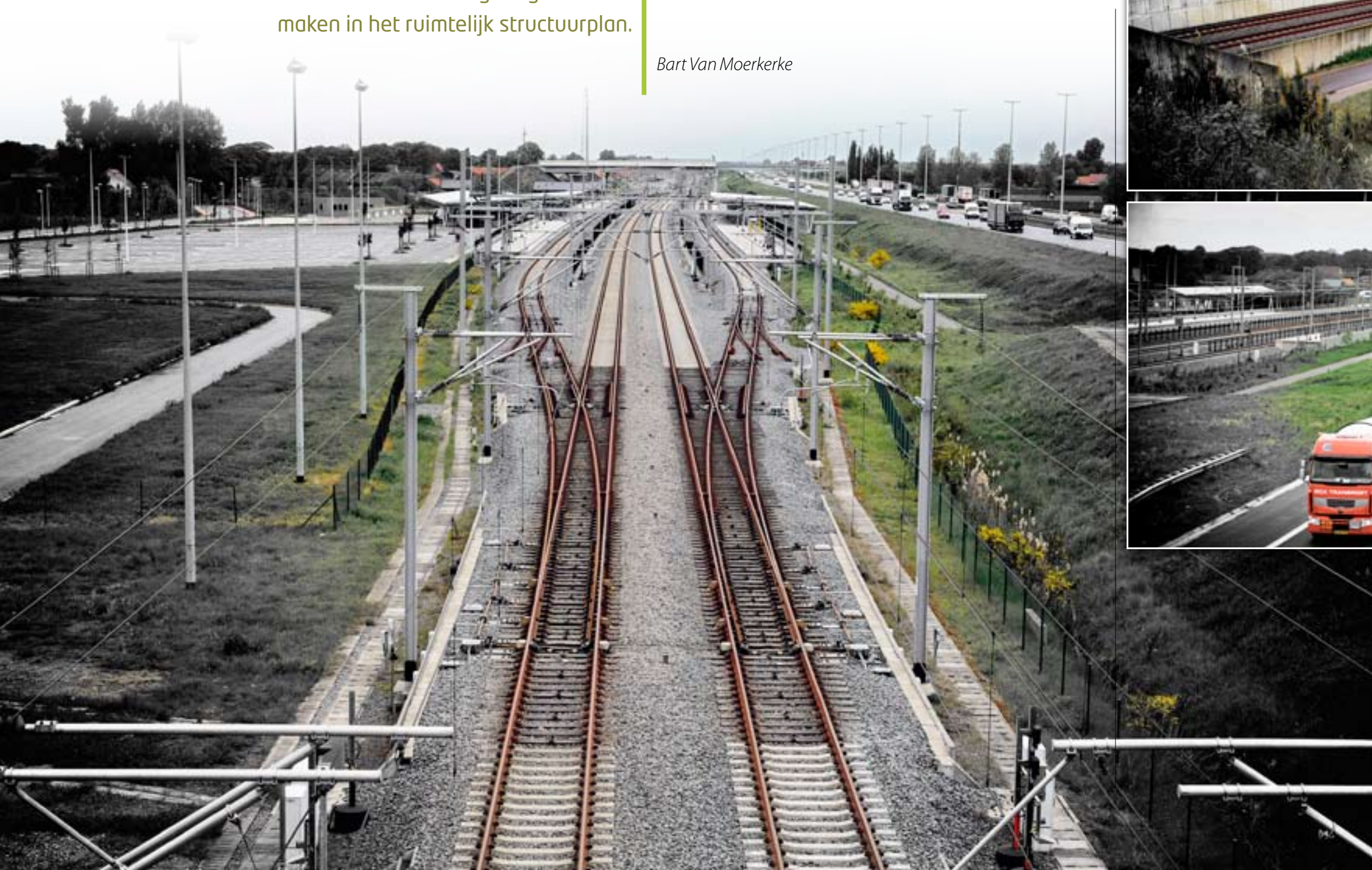


Een concept voor de Vlaamse doortocht

De categorisering van de wegen en de streefbeelden zijn prima instrumenten om infrastructuur te koppelen aan ruimtelijke kwaliteit. In de praktijk werken ze niet omdat ze niet overkoepeld worden door een geïntegreerde, Vlaamse visie. Daar moet de nieuwe Vlaamse regering werk van maken in het ruimtelijk structuurplan.

Bart Van Moerkerke



De HST ten noorden van Antwerpen. "Meer gebundeld kan infrastructuur niet zijn: de HST rijdt er bij wijze van spreken over de pechstrook van de autosnelweg. Maar de ruimtelijke inpassing is onbestaande."
(DANNY GYS, REPORTERS)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is twaalf jaar oud. Het mobiliteitsplan Vlaanderen, dat de ontwerpfase nooit oversteeg, dateert uit dezelfde periode. De relatie tussen beide plannen is al die tijd bijzonder oppervlakkig gebleven. Infrastructuur wordt zelden in een bredere ruimtelijke context bekeken en van inpassing van (spoor)wegen in het landschap is amper sprake. Wat is er dan gebeurd met de instrumenten die het RSV aanreikte? Met de categorisering van de wegen, met de streefbeelden, met de bundeling van infrastructuur? En in welke zin moet het RSV herzien worden om het in de toekomst beter te doen?

Het principe van categorisering van de wegen in het RSV van 1997 was zonder meer vernieuwend. Naargelang zijn functie werd elke weg in een bepaalde categorie ondergebracht en aan elke categorie werden inrichtingsprincipes gekoppeld. Gedaan met de (kruis)puntgerichte aanpak van infrastructuur. Vlaanderen zette de stap naar een hiërarchisch netwerk van duidelijk leesbare wegen. Het concept voor de secundaire wegen was zonder overdrijven revolutionair. Daar primeerde de leefbaarheid voortaan op de doorstroming van het verkeer waarmee het doortochtenbeleid van de voorafgaande jaren werd verankerd.

Over de waarde van het instrument van de categorisering bestaat vandaag geen discussie meer, maar de uitvoering komt maar niet op kruissnel-

heid. Het grootste probleem zijn de primaire wegen. Er werden wel inspanningen gedaan om zwarte punten aan te pakken maar een totale herinrichting van de primaire wegen zoals bedoeld in het RSV laat op zich wachten. En dat heeft uiteraard gevolgen voor het onderliggende net van secundaire wegen.

OP HET NIVEAU VAN DE MAZEN

Bij de omzetting van de wegcategorisering van de wegen in concrete realisaties is het ruimtelijk streefbeeld een belangrijk hulpmiddel. In een streefbeeld wordt een weg over langere afstand en in relatie tot zijn omgeving bekeken vanuit verschillende oogpunten: