

Volgende principes staan aldus bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen voorop:

- De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn en de kans op files voor het lange afstandsverkeer dient kleiner dan 5% te zijn. Die hoofdwegen, welke tevens zijn aangewezen als hoofdtransportas, mogen een filekans hebben voor het vrachtverkeer van maximaal 2%.
- Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km.
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerde weggebruikers.
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langs de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd. Er wordt buiten de stedelijke gebieden en kernen in het buitengebied een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd van 100m (van langsracht of berm), waarbij deze breedte zo strikt mogelijk moet worden nageleefd (zie 3.2.6). Deze erfdiensbaarheid wordt opgelegd met het oog op de bundeling van infrastructuren.
- Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen.
- Om hun functie goed te kunnen uitvoeren wordt er een maximale omrijfactor van 1,3 op de achterlandverbindingen en 1,4 op de overige verbindingen aangehouden. Dit kan worden gerealiseerd met een netwerk van doorgaande verbindingen met een maximale maaswijdte van ongeveer 40km.

3.2.2. De primaire wegen I

Voor de selectie en de ontwikkelingsperspectieven van de primaire wegen wordt onderscheid gemaakt naar primaire wegen I en primaire wegen II.

Selectie van de primaire wegen I

De volgende wegvakken worden als een primaire weg I geselecteerd. De selectie is limitatief.

De Vlaamse overheid zal onderzoek naar en een onderlinge afweging van tracé-alternatieven opstarten voor de primaire I-verbinding tussen de A12 te Willebroek-Zuid en de A1 te Mechelen.

De N31 wordt zodanig ingericht dat de maximale scheiding van het doorgaande verkeer van en naar het zeehavengebied en het lokale verkeer voor het stedelijk gebied Brugge wordt gerealiseerd. Hiertoe dienen de kruisingen tussen de N31 en de in- en uitvalswegen van het stedelijk gebied Brugge ongelijkvloers te worden heringericht.