

CATEGORISERING VAN WEGEN EN GEWENSTE RIJSNELHEDEN

Een discussienota ten behoeve van de Werkgroep "Rijsnelheid" van  
Rijkswaterstaat

R-91-83

Ir. S.T.M.C. Janssen, drs. R. Roszbach, drs. P.C. Noordzij & mr. F. Wesemann  
Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

1. Inleiding

2. Uitgangspunten

3. Een categorie-indeling

4. Het vervolg

## 1. INLEIDING

De Werkgroep "Rijsnelheid" van Rijkswaterstaat heeft de opdracht een verkenning uit te voeren naar de gewenste snelheid per wegtype of plaats. Door de werkgroep is dit uitgelegd als het geven van een visie op de wenssnelheid, resp. wenselijke snelheidslimiet per wegcategorie. Als eerste uitwerking van deze opdracht zijn voorstellen gedaan voor een categorie-indeling met bijbehorende snelheidslimieten voor het wegennet in Nederland zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Aan de SWOV is gevraagd commentaar te leveren op deze voorstellen. Het uiteindelijke voorstel van de werkgroep zal gebruikt worden bij de opzet en uitwerking van plannen voor het snelheidsbeleid binnen het kader van het Tweede Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV II).

Kenmerkend voor de opdracht aan de werkgroep is dat er verband gelegd wordt tussen snelheid(slimieten) en wegtype of wegcategorie. Op zich is dit een voor de hand liggend verband. Een korte terugblik op de ontwikkeling van de ideeën hieromtrent:

- In 1971 heeft de SWOV aanbevelingen gedaan tot het invoeren van snelheidslimieten (buiten de bebouwde kom) op voorwaarde dat wegen en verkeerssituaties worden ingedeeld in categorieën met eigen snelheidslimieten.
- In 1973 zijn snelheidslimieten ingevoerd met een onderscheid naar autosnelwegen, autowegen en overige wegen buiten de bebouwde kom.
- In een Preadvies voor de Vereniging Het Nederlandsche Wegencongres, Congresdag 1974, heeft de SWOV verkeersveiligheidscriteria aangegeven voor het wegontwerp en een categorie-indeling van het wegennet.
- In 1975 komen de richtlijnen uit voor het ontwerp van autosnelwegen (ROA).
- In 1979 levert de SWOV een discussiebijdrage voor de Commissie Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) waarin een schematische uitwerking wordt gegeven van een categorie-indeling van wegen buiten de bebouwde kom.
- In 1983 start het Studiecentrum Verkeerstechniek (nu opgenomen in het C.R.O.W) met Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV). Sinds 1988 is de derde editie in omloop waarin (nog) geen categorie-indeling voor wegen binnen de bebouwde kom is uitgewerkt.
- In 1986 komt de Commissie RONA met een (voorlopige) categorie-indeling voor (de aanleg van nieuwe) wegen buiten de bebouwde kom.

- Eind 1990 zijn alle onderdelen van de (voorlopige) richtlijnen voor het ontwerp van wegen buiten de bebouwde kom gereed, op één na: Hoofdstuk I Basiscriteria (laatste concept: juli 1991).
- In 1991 verschijnt een concept categorie-indeling van wegen voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom, opgesteld door een C.R.O.W.-werkgroep, vergezeld van een SWOV-rapport dat een neerslag bevat van de overwegingen binnen deze werkgroep.

Wat betreft 'snelheid' koppelt de RONA ontwerpsnelheden (dus geen snelheidslimieten of gewenste snelheden) aan vier hoofdcategorieën, met ieder twee subcategorieën. Verder valt op dat voor één subcategorie geen ontwerpsnelheid is ingevuld en twee subcategorieën dezelfde ontwerpsnelheid hebben gekregen. De overige zes subcategorieën hebben ieder een eigen ontwerpsnelheid. Het C.R.O.W.-voorstel kent vijf categorieën weg binnen de bebouwde kom. Twee categorieën hebben hetzelfde snelheidsregime (=limiet). Naast snelheidsregimes worden kruissnelheden vermeld die wel voor alle vijf categorieën verschillen.

Beide categorie-indelingen zijn te zien als pogingen om verschillende gezichtspunten en belangen samen te brengen. Hoewel de indelingen op de toekomst gericht zijn is uiteraard rekening gehouden met de mogelijkheid een groot deel van het bestaande Nederlandse wegennet op redelijk korte termijn in de voorgestelde categorieën onder te kunnen brengen. De 'ideale' indeling, die over een lange termijn als doel gesteld zou kunnen worden, is daardoor niet beschreven in de genoemde indelingen.

Geconcludeerd wordt dat in de huidige situatie de geldende snelheidslimieten feitelijk niet gebaseerd zijn op een categorie-indeling van het wegennet, dat de voorstellen van RONA en C.R.O.W. voor een categorie-indeling niet uitgebreid ingaan op de koppeling van categorieën aan snelheden en dat bij die indelingen geen duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen korte- en lange-termijndoelen waardoor de laatste onvoldoende aan bod komen.

Het voorstel van de werkgroep "Rijsnelheid" voor wegen binnen de bebouwde kom is gelijk aan het C.R.O.W.-voorstel voor de categorie-indeling. In het voorstel voor wegen buiten de bebouwde kom is de RONA-indeling te herkennen. Daarbij zijn de subcategorieën zoveel mogelijk samengevoegd. Ook wordt voorgesteld om 'goede' autowegen en autosnelwegen samen te voegen. Aan de overige drie categorieën worden eigen snelheidslimieten gekoppeld.

Het is duidelijk dat de voorstellen van de werkgroep nog aangepast, uitgewerkt en onderbouwd moeten worden. Daaraan wordt in deze nota een bijdrage geleverd. Bovendien wordt hiermee indirect gereageerd op de voorstellen. De SWOV vindt het nuttig om in de uiteindelijke voorstellen aandacht te besteden aan de uitgangspunten voor een categorie-indeling en de plaats daarin van snelheidslimieten. In Hoofdstuk 2 worden die uitgangspunten behandeld. Overwegingen van bereikbaarheid en veiligheid staan hierbij centraal, terwijl de milieu-aspecten minder expliciete aandacht hebben gekregen. In Hoofdstuk 3 wordt een voorzet gegeven voor een categorie-indeling zoals die er uit zou kunnen zien bij uitwerking van de uitgangspunten. Deze indeling is meer op een 'ideaal' gericht dan de voorstellen van RONA en C.R.O.W.

De SWOV-nota met de indeling in wegcategorieën en de formulering van de uitgangspunten moet gezien worden als een reactie op de voorstellen van de werkgroep "Rijsnelheid" en als een aanzet voor een discussie over snelheidslimieten per wegcategorie.

## 2. UITGANGSPUNTEN

Bij het indelen van het Nederlandse wegennet in een beperkt aantal functionele categorieën zijn vanuit de gezichtshoeken bereikbaarheid en verkeersveiligheid idealiter de volgende uitgangspunten te hanteren:

- Bereikbaarheid wordt opgevat als een beoogde taak (= functie) van het wegennet die zich laat splitsen in twee functies: de mogelijkheid bieden tot 'stromen', resp. 'ontsluiten'.
- Verkeersveiligheid wordt opgevat als één van de kwaliteitscriteria. Voor elk wegtype zijn eisen te stellen aan het stromen en aan het ontsluiten. Deze kwaliteitscriteria zijn te onderscheiden naar tenminste de volgende vijf aspecten:
  - doorstroming (het feitelijke stromen van voertuigen);
  - veiligheid;
  - comfort;
  - milieu;
  - kosten.
- Wegen kunnen worden onderscheiden naar de mate waarin ze de functies vervullen.
- De optimale combinatie van functies voor elk gewenst wegtype zou verkregen kunnen worden na afweging van de vijf kwaliteitsaspecten. In de praktijk vindt er geen expliciete afweging plaats en dat is niet alleen omdat er geen maatstaven beschikbaar zijn maar ook vanwege de complexiteit binnen de sector verkeer en vervoer en de relatie met andere beleidssectoren van de samenleving.
- Een hiërarchische indeling van het wegennet kan veel aspecten van het verkeersgedrag in een wenselijke richting sturen. Het effect van de structurele benadering zal dan ook in het gebruik van het wegennet een positieve invloed moeten hebben op de kwaliteit van het verkeersproces in termen van doorstroming, veiligheid, comfort, milieu en kosten. Dit betekent dat ook de verkeersdeelnemers een idee, bewust of onbewust, moeten hebben van de functionele samenhang van de onderdelen van het wegennet. Met andere woorden: de functie van de weg, respectievelijk haar omgeving, zal op één of andere wijze overgedragen moeten worden op weggebruikers en op personen die langs de weg verblijven. In het gedrag tenslotte manifesteert zich het feitelijk functioneren.

Duidelijkheid naar de weggebruiker toe bij het onderscheiden van de weg-categorieën wordt eerder bereikt wanneer de categoriekenmerken discontinu

overgaan van de ene naar de andere wegcategorie dan wanneer de kenmerken geleidelijke overgangen hebben.

- Veiligheid zou duurzaam ingebouwd moeten worden in het wegverkeerssysteem. Dit betekent continuïteit in de functionele eisen binnen de wegcategorieën, vervolgens uniformiteit in de vormgeving en regelgeving op geordende onderdelen van de weginfrastructuur (per wegcategorie met name aandacht voor 'ontwerpsnelheidsregimes'), compatibiliteit in de voertuigkarakteristieken en tenslotte homogeniteit in het verkeersproces zelf (snelheidsbeheersing en sturing van het proces).

- Tot nu toe denkt men bij wegategorisering voornamelijk aan het gemotoriseerde verkeer. Een weg moet echter gezien worden als een samenstel van parallellopende voorzieningen voor specifieke verkeerssoorten, zoals bijvoorbeeld trottoirs, fietspaden en parkeerterreinen langs de één of twee rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer.

- Een weg(categorie) moet met een bepaald snelheidsbereik kunnen functioneren. Er zijn verschillende intensiteits-, licht- en weersomstandigheden die in combinatie met de actuele verkeerssamenstelling leiden tot verschillende wenssnelheden. Maar ook als dit niet het geval zou zijn, zou niet overal en altijd met dezelfde snelheid kunnen worden gereden. Er is dus een bandbreedte voor de gewenste snelheden die men wel zo smal mogelijk zou willen houden. Deze wenselijke snelheid met bandbreedte wordt hieronder aangeduid als 'normsnelheid' voor een wegcategorie.

- Een algemene snelheidslimiet moet gedefiniëerd worden ten opzichte van deze normsnelheid. Een limiet is een wettelijke maatregel die gezien wordt als één van de middelen om de beoogde snelheden te realiseren. Daarnaast zijn er maatregelen die te maken hebben met de vormgeving van de weg, de verkeersregels, de bebording en bebakening, het politietoezicht en de handhaving. Ook adviessnelheden behoren tot die maatregelen. De instelwaarde van de snelheidslimiet op een weg komt pas aan de orde bij de uitwerking van de categorie-indeling van wegen. Diverse overwegingen kunnen tot uiteenlopende limieten leiden bij eenzelfde normsnelheid. Er wordt nog geen uitspraak gedaan over deze instelwaarden.

- Naarmate de wenssnelheid of limiet hoger is, dienen strengere eisen te worden gesteld aan het verkeersproces. De eisen gaan over toegelaten voertuigsoorten, toegelaten manoeuvres en vormgeving van de weg.

- Bij voertuigsoorten valt te denken aan onderscheidingen als personenauto's, zware voertuigen, bromfietsen, fietsen (en eventueel ander langzaam verkeer zoals landbouwvoertuigen) en voetgangers.



● Het niet-toelaten van manoeuvres heeft te maken met beperking van de 'vrijheidsgraden' van verkeersdeelnemers. Toelichting: voetgangers hebben bijvoorbeeld veel bewegingsvrijheid, maar geringe snelheidsmogelijkheden. Daarentegen hebben bestuurders van personenauto's op autosnelwegen slechts weinig bewegingsmogelijkheden: rechtuitrijden en van rijstrook wisselen met gelimiteerde, maar wel hoge snelheden. De potentiële bewegingsmogelijkheden van de verschillende verkeersdeelnemers bepalen de vrijheidsgraden onderling; met andere woorden de voorrangsregelingen.

Dit leidt tot de volgende stelling: vrijheidsgraden worden ingeleverd voor meer snelheidsmogelijkheden en omgekeerd.

● Er zijn wegen aan te wijzen waar een fundamentele verlaging van de rij-snelheid vereist is omdat beperking van bewegingsvrijheid (scheiding van rijrichting, ongelijkvloers kruisen, geregelde voorrang e.d.) daar niet wenselijk is of niet tot de mogelijkheden behoort.

● Idealiter zouden snelheids- of limietaanduidingen duidelijkheid moeten geven over toegestane manoeuvres, mogelijke conflicten, wat wel en wat niet mag, enzovoorts. Of, andersom, dat een simpele 'categorie-aanduiding' deze duidelijkheid biedt, inclusief welke snelheid daar ongeveer moet worden gereden. (Het is aardig om de huidige situatie in dit licht te beschouwen, zoals geoperationaliseerd in het nieuwe RVV. Hieruit blijkt dat er in feite slechts drie wegcategorieën als zodanig worden aangeduid: de autosnelweg, de autoweg en het woonerf. De autoweg is hierbij nog een redelijk slechte, in de zin dat daarbinnen nog heel wat variatie aan conflictregelingen mogelijk is. Slechts het woonerf en de autosnelweg zijn helder in de definitie van wat daar te verwachten is aan conflicten, manoeuvres en soorten verkeersdeelnemers, inclusief de gewenste snelheid. Alle andere 'wegcategorieën' zijn in feite gedefiniëerd door de lokale combinatie van vormgeving en regels, waaronder de snelheidslimiet.).

● Het woonerf en de autosnelweg vormen de onder- en bovenkant van het wegennet. Er zou dus gestreefd moeten worden om wat daartussen zit op een vergelijkbaar heldere manier te definiëren in een beperkt aantal categorieën. De gewenste snelheid zou daarbij één-op-één gekoppeld moeten worden aan vormgeving, voertuigsoorten en verkeersregeling.

● Dit wegennet, dat zowel in rurale als in urbane gebieden ligt, moet worden gezien als hiërarchisch naar stroomfunctie opgebouwd. Hoe hoger het niveau van de wegcategorie, hoe hoger de snelheid, hoe hoger de intensiteit en hoe geringer het aandeel in de totale lengte van het wegennet. De toename van de stroomfunctie dient samen te gaan met een afname van de

ontsluitingsfunctie (van urbane naar rurale gebieden; afname van de 'vrijheidsgraden'; bijzondere voorrangsregelingen). Idealiter zou men om het hoogste niveau te bereiken vanuit elke oorsprong een vast aantal stappen (wegcategorieën) moeten doorlopen. De voorspelbaarheid van situaties wordt hiermee aanmerkelijk vergroot omdat men deze niet eens behoeft af te leiden uit wat men ziet, maar al kan afleiden uit het feit dat men een bepaald soort situatie heeft verlaten.

● In een dergelijke categorie-indeling is het ook en vooral van belang in welke lengteverhouding de diverse categorieën ten opzichte van elkaar staan. Dit wordt vooral bepaald door de maaswijdte van de onderdelen van het wegennet. Omdat elke categorie een ander snelheidsbereik heeft en daarmee een andere stroomfunctie kan vervullen, bepaalt die verhouding uiteindelijk hoe de doorsneeverplaatsing (in termen van tijd en weglengte) is opgebouwd. Hier liggen maatschappelijke keuzen.

### 3. EEN CATEGORIE-INDELING

In de nu volgende voorzet voor een indeling van het wegennet wordt uitgegaan van twee principes:

- het onderscheid naar de ligging in rurale en urbane gebieden; dit sluit deels aan op de onderverdeling naar binnen of buiten de bebouwde kom die in de andere voorstellen is gemaakt;
- een hiërarchie van vier categorieën wegen, gebaseerd op resp. de stroom- en ontsluitingsfuncties; deze indeling in vier niveaus sluit aan bij de hoofdcategorieën van de RONA.

In het hoofdstuk Basiscriteria van de RONA worden voor rurale en urbane gebieden de volgende definities gegeven.

- een gebied is ruraal als vormen van landelijk grondgebruik waarneembaar overheersen;
- een gebied is urbaan als vormen van stedelijk grondgebruik waarneembaar overheersen.

Deze begrippen worden hier overgenomen.

De kenmerken van wegcategorieën in beide gebieden kunnen veel specifieker omschrijven hoe de weg zich verhoudt tot zijn omgeving vanuit een oogpunt van bereikbaarheid en veiligheid. Met name komt dit tot uitdrukking in de aard en het aantal kruisingen en (erf)aansluitingen, met andere woorden de ontsluitingsfunctie. Het kenmerk buiten en binnen de bebouwde kom is in dit opzicht te beschouwen als een verdere typering van de urbane omgeving. Overigens zullen er ook vanuit het oogpunt van milieu argumenten zijn om aparte eisen te formuleren voor rurale en urbane wegen en voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Deze eisen betreffen onder meer begrenzing van geluidoverlast, luchtvervuiling en/of visuele hinder voor de 'grondgebruikers' van de aanpalende percelen. Dit kan er toe leiden dat vanuit verkeerskundig oogpunt en vanuit milieu-oogpunt met dezelfde categorie-indeling gewerkt kan worden.

In de twee bijgevoegde schematische overzichten (voor rurale en urbane gebieden) van de wegcategorieën van vier hiërarchische niveaus, dus in totaal acht wegcategorieën, zijn zoveel als mogelijk de eerder genoemde uitgangspunten voor de ideale indeling in trefwoorden van kenmerken opgenomen. Voor enkele kenmerken is daarbij een rangorde van de (discontinue)

klassen aangegeven. De kenmerken voor de wegcategorieën in de rurale gebieden hebben duidelijk andere waarden voor de klassen dan die voor de wegcategorieën in de urbane gebieden. De wenselijke waarden voor de klassen, vooral van wegen binnen de bebouwde kom (van de urbane gebieden) en de lagere-ordewegen buiten de bebouwde kom zullen sterk afwijken van de waarden in de huidige praktijk. Voordat deze waarden gegeven worden, zal dan ook een gedegen onderbouwing op zijn plaats zijn.

Hieraanvolgend is een beknopte omschrijving gegeven per hiërarchisch niveau.

#### Niveau A met wegcategorieën 1 en 2

Dit niveau is beoogd voor een samenhangend stelsel van verbindingen tussen landsdelen en grote woon- en/of werkconcentraties. Dat hoofdwegennet voldoet aan bestaande en toekomstige vervoerswensen, garandeert een directe verbinding tussen de belangrijke zee- en luchthavens en het achterland, sluit aan op de internationale routes en heeft derhalve een grofmazige structuur. Uit economisch en maatschappelijk oogpunt wordt aan deze twee categorieën een hoge stroomfunctie toegekend, is er een beperkt aantal aansluitingen met in- en uitvoeringen en worden alleen motorvoertuigen toegelaten. In de urbane gebieden is het aantal aansluitingen op de wegcategorie groter.

Een toekomstige variant voor deze wegcategorie kan zijn: scheiding van personenauto's en zwaar verkeer.

Normsnelheid: Het is wenselijk de homogeniteit van de voertuigstromen te maximaliseren onder beperkende voorwaarden van milieu en veiligheid. De laatste worden ontleend aan de technische veiligheidsmarges van de voertuigen en de weg (bijv. de wegligging) en de maximaal toelaatbare verschillen tussen de verschillende voertuigen in de stroom. Dit betreft onder meer afmeting, massa en rijsnelheid. Met elektronische hulpmiddelen kunnen steeds meer veiligheidseisen ingewilligd worden. Richtwaarden voor de wenselijke rijsnelheid op de wegcategorie in rurale gebieden: 80 à 100 km/uur voor zwaar verkeer en 90 à 130 km/uur voor personenauto's. In urbane gebieden liggen de richtwaarden 10 à 20 km/uur lager.

Wegontwerp: De huidige autosnelweg vertoont veel overeenkomsten met de gewenste wegcategorie. De resultaten uit het onderzoek naar elektronische geleidingsystemen op en langs de autosnelweg zullen invloed krijgen op het wegontwerp.

#### Niveau B met wegcategorieën 3 en 4

Dit niveau is beoogd voor verbindingen tussen het hoofdwegennet (niveau A) en de verbindingen die de rurale, respectievelijk de urbane gebieden ontsluiten. Deze regionale, resp. stedelijke hoofdwegennetten voldoen aan bestaande en toekomstige regionale, resp. stedelijke vervoerswensen, garanderen een directe verbinding tussen de belangrijke sociaal-culturele en sociaal-economische centra in een regio resp. een stad en hebben derhalve een minder grofmazige structuur dan het hoofdwegennet. Omdat aan deze categorieën toch een betrekkelijk hoge stroomfunctie wordt toegekend, zal de vormgeving van deze wegen en vooral van de kruisingen aan strenge veiligheidseisen moeten voldoen. In ieder geval dienen de vrijheidsgraden beperkt te blijven (bijv. de voorrang regelen). Op deze wegcategorieën worden dan ook alleen motorvoertuigen toegelaten. In de urbane gebieden is het aantal aansluitingen op deze wegcategorie groter.

Normsnelheid: Er zal een lagere - maar wel homogene - stroomsnelheid generaliseerd moeten worden dan bij het hoofdwegennet. De strenge voorwaarden van milieu en veiligheid staan hier borg voor.

Richtwaarden voor de wenselijke rijsnelheid op de wegcategorie in rurale gebieden: 70 à 90 km/uur voor motorvoertuigen. In urbane gebieden liggen de richtwaarden 10 à 20 km/uur lager.

Wegontwerp: De huidige autoweg behoeft de nodige verbeteringen op de wegvakken (tegemoetkomend verkeer) en de kruisingen (gelijkvloers).

#### Niveau C met wegcategorieën 5 en 6

Dit niveau is beoogd voor het ontsluiten van de rurale, resp. urbane gebieden (de bebouwde kommen). De wegcategorieën vormen de verbinding tussen het regionale, resp. stedelijke hoofdwegennet (niveau B) en de erfontsluitende wegen (niveau D). Ze voldoen aan bestaande en toekomstige lokale vervoerswensen, garanderen een verbinding tussen sociaal-culturele en sociaal-economische activiteiten en kunnen derhalve een fijnmazige structuur hebben. Aan deze categorieën wordt geen hoge stroomfunctie toegekend. De vormgeving van de wegvakken en de kruisingen, vooral met wegen van een hogere orde, wordt aan veiligheidseisen onderworpen die rekening houden met de minder beperkte vrijheidsgraden. Op deze wegcategorieën worden voertuigen toegelaten die compatibel zijn met vrijheidsgraden dan wel met de normsnelheid. De voorrangsregeling zou rekening moeten houden met de 'compatibele' verkeersdeelnemer die de meest zwakke snelheidsmogelijkheden heeft. In de bebouwde kommen is het aantal aansluitingen op deze wegcategorie groter en zijn de vrijheidsgraden minder beperkt.

Normsnelheid: De stroomsnelheid die gerealiseerd kan worden moet een lage waarde hebben gezien de hoge ontsluitingsfunctie. Vooral in de bebouwde kommen zullen strenge voorwaarden gelden voor milieu en veiligheid.

Richtwaarden voor de wenselijke rijsnelheid op de wegcategorie in rurale gebieden: 50 à 70 km/uur voor motorvoertuigen. In urbane gebieden (binnen de bebouwde kom) liggen de richtwaarden 10 à 20 km/uur lager.

Wegontwerp: De huidige wegen van deze categorie, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, vertonen een grote verscheidenheid aan kenmerken met het gevolg dat er ook grote verschillen in verkeersgedrag en feitelijk functi-oneren geconstateerd worden. De onveiligheid op deze wegen is verontrus-tend hoog. Een belangrijke verbetering wordt verondersteld wanneer de vormgeving van deze wegen meer afgestemd wordt op de verkeersfunctionele eisen die eraan gesteld worden.

#### Niveau D met wegcategorieën 7 en 8

Dit niveau is beoogd voor het direct toegankelijk maken van de erven in rurale, resp. urbane gebieden (de bebouwde kommen). De wegcategorieën zijn verbonden met de wegen die de respectievelijke gebieden ontsluiten. Ze voldoen aan bestaande en toekomstige vervoerswensen die vanuit de 'erven' naar voren worden gebracht, garanderen toegang tot de sociaal-culturele en sociaal-economische activiteiten die op de 'erven' plaatsvinden en kunnen derhalve als eind- en beginpunt gezien worden in de structuur van het wegennet. Aan deze categorieën wordt geen stroomfunctie toegekend. De vormgeving van de wegvakken en de kruisingen wordt aan veiligheidseisen onderworpen die rekening houden met de vrijwel niet beperkte vrijheids-graden. Op deze wegcategorieën worden alle voertuigen toegelaten. Voet-gangers kunnen veelvuldig gebruik maken van de weg (oversteken, uitstappen e.d.), maar er is een trottoir. De verschillen tussen de categorieën bin-nen en buiten de bebouwde kom verdienen speciale aandacht.

Normsnelheid: De snelheid van de voertuigen moet een zeer lage waarde hebben gezien de hoge ontsluitingsfunctie en het verblijven van personen (vooral spelende kinderen) op en langs de weg.

Richtwaarden voor de wenselijke rijsnelheid op de wegcategorie in rurale gebieden: 30 à 50 km/uur voor motorvoertuigen. In urbane gebieden (binnen de bebouwde kom) liggen de richtwaarden 10 à 20 km/uur lager.

Wegontwerp: In dit voorstel wordt gekozen voor grote verblijfsgebieden en een relatief grofmazig net van verkeersaders binnen de bebouwde kom. Bin-nen de bebouwde kom kunnen de verblijfsgebieden overeenkomsten vertonen met de huidige 30 km/uur-zones.

N.B. De erven binnen de verblijfsgebieden zouden niet tot wegcategorieën gerekend behoeven te worden.

#### 4. HET VERVOLG

Het is niet duidelijk of de werkgroep andere uitgangspunten hanteert dan die in Hoofdstuk 2 genoemd zijn. Het voorstel voor wegen binnen de bebouwde kom wijst in elk geval niet op verschillen in benadering. Evenmin is duidelijk welke randvoorwaarden in tijd en geld de werkgroep hanteert. Zijn de voorstellen bedoeld om een (lange termijn) einddoel te formuleren waarvan vervolgens moet worden nagegaan in welke opzichten het bestaande wegennet moet worden aangepast en hoeveel tijd en geld daarmee gemoeid is, of is bij voorbaat geprobeerd om een groot deel van het bestaande wegennet onder te brengen in de voorgestelde categorieën zodat de realisatie van de nieuwe structuur binnen een vooraf vastgesteld tijd- en geldbudget kan plaatsvinden? Uit de voorstellen kunnen beide benaderingen afgeleid worden. Het SWOV-voorstel echter is vanuit de eerste benadering opgesteld. Dit heeft consequenties voor de volgende stappen.

In het algemeen kan het goed zijn om een expliciete uitspraak te doen (althans explicieter dan nu het geval is) over de relatie tussen het door de wegontwerper beoogde snelheidsbereik (hierboven normsnelheid genoemd) en de in te stellen algemene snelheidslimiet. In deze notitie is afgezien van een behandeling van deze problematiek. De te kiezen instelwaarden voor de wegen in rurale en urbane gebieden en binnen en buiten de bebouwde kom moeten goed op elkaar afgestemd worden.

Bij de voorstellen voor de wegcategorieën is geen uitwerking gegeven van de eisen voor het wegontwerp en de verkeersregeling.

Indien een voorlopige keuze van een categorie-indeling wordt gemaakt door de werkgroep, verdient het aanbeveling om na bezinning, waarbij meerdere aspecten aan de orde moeten komen dan alleen de koppeling van wegcategorieën aan snelheidslimieten, uitspraken te doen over de uitgangspunten. Dit kan gebeuren in het kader van de uitwerking van het begrip 'duurzaam veilig'.

Eén van de zaken die bij de uitwerking van een categorie-indeling aan de orde zou moeten komen, is een schatting van de structuur (maaswijdte, weglengte, kruispunt dichtheid, kruispunttypen e.d.) van de beoogde wegennetten. Deze structuur zou vervolgens vergeleken moeten worden met die van het bestaande wegennet. Voorts zullen de overgangsproblemen geïnventariseerd moeten worden.

Voor de gedetailleerde vorm- en regelgeving (incl. snelheidslimieten) per



wegcategorie kunnen dezelfde stappen genomen worden: vanuit beoogde functionele eisen komen tot constructieve eisen om uiteindelijk een optimaal verkeersgedrag gerealiseerd te krijgen.

De eerste stap kan gezet worden!

SWOV, NOVEMBER 1991

SCHEMATISCHE INDELING VAN WEGEN MET ENKELE UITGANGSPUNTEN

NIVEAU	GEBIEDSFUNCTIE		WEG-FUNCTIE		NORMSNEELHEID	VRIJHEIDSGRADEN	VOERTUIGSOORTEN	WEGENNET-STRUCTUUR		VORMGEVINGSZEISEN
	RURAAL	URBAAN	STROOMFUNCTIE	ONTSluitINGSFUNCTIE				MAASWIDTE	KRUIPUNTIGHEID	TRACÉ
								WEGLENGTE		LENGTEPROFIEL
										DWARSPROFIEL
										KRUISPUNTEN
										TH

