

Regiotoets voor duurzaam-veilige wegcategorisering

J. van Minnen

R-2000-13

Regiotoets voor duurzaam-veilige wegcategorisering

Deel 2: eindrapport

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-2000-13
Titel: Regiotoets voor duurzaam-veilige wegategorisering
Ondertitel: Deel 2: eindrapport
Auteur(s): J. van Minnen
Onderzoeksmanager: Ir. S.T.M.C. Janssen
Projectnummer SWOV: 55.161
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.402
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal
Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Trefwoord(en): Classification, safety, layout, design (overall design), region, evaluation (assessment), Netherlands.

Projectinhoud: Veel wegbeheerders zijn gestart met de categorisering van het wegennet volgens de principes en eisen van een duurzaam-veilig verkeerssysteem. In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek naar de ervaringen met de categorisering. Hierbij is onder andere gekeken naar de gebruikte criteria, de toegepaste indeling, de gevolgde werkwijze en de gesignaleerde problemen. Het rapport bevat aanbevelingen voor aanpassingen van het CROW-Handboek 'Categorisering wegen op duurzaam-veilige basis'.

Aantal pagina's: 40 + 77 blz.
Prijs: f 35,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2000

Samenvatting

Veel wegbeheerders zijn gestart met de categorisering van het wegennet volgens de principes en eisen van een duurzaam-veilig weg- en verkeerssysteem. In een aantal gevallen zijn de plannen voor de categorisering afgerond of is zelfs al een begin gemaakt met de uitvoering. In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek naar de ervaringen met de categorisering, ook in relatie tot de aanbevelingen in het Handboek Categorisering dat in 1997 door het CROW werd uitgebracht. Doel van het onderzoek was om een goed beeld te krijgen van onder meer de gebruikte criteria, de toegepaste indeling, de gevolgde werkwijze en de gesignaleerde problemen. Tevens was het bedoeld om advies uit te kunnen brengen voor aanpassingen van het handboek.

Na een uitgebreide inventarisatie van categoriseringsprojecten, waarover eerder is gerapporteerd, is daaruit een selectie gemaakt van 21 projecten die voor dit onderzoek in aanmerking kwamen. De projecten hadden betrekking op vier provincies, drie waterschappen en veertien gemeenten. De betreffende wegbeheerders werden benaderd, en aan de hand van een lijst met toetsingscriteria zijn de uitkomsten en ervaringen geregistreerd. De uitkomsten, in een bijlage gedetailleerd beschreven, werden geordend en geanalyseerd, per wegbeheerder, per type wegbeheerder en voor alle projecten samen.

De plannen voor de categorisering hadden niet altijd betrekking op alle wegen binnen het betreffende gebied, maar soms op een deel daarvan of op bepaalde categorieën. In veel gevallen werd een adviesbureau bij het opstellen van de plannen betrokken en bij tien recentere projecten bleek het mogelijk het handboek geheel of gedeeltelijk te volgen. Men oordeelt verschillend over de opzet van het handboek en de aanbevelingen daarin. Er is in veel opzichten een grote diversiteit geconstateerd, zowel bij de wijze van aanpak en de daarbij gehanteerde inspraak, als bij de feitelijke uitkomsten. De variatie die betrekking heeft op de bij de indeling betrokken wegen, de toegepaste categorisering en de gekozen vormgeving van wegen en kruispunten, blijkt veel groter dan uit een oogpunt van 'duurzaam veilig' gewenst is. Niet alle betrokken wegbeheerders bleken bereid of in staat de intensieve aanpak te kiezen die voor een duurzaam-veilige categorisering vereist is, zoals is gebleken uit de keuze van criteria en van essentiële maatregelen.

Aanbevolen wordt het Handboek Categorisering te herzien. Genoemd worden onder meer een beperking van de aandacht voor de theoretische achtergronden, en meer aandacht voor de volgende aspecten: a) concreet ingaan op de uitvoering, b) vereenvoudigen van de aanbevolen werkwijze, c) nagaan of een onderverdeling van categorieën gewenst is, d) heroverweging van categoriebepalende kenmerken en e) aandacht voor het kostenaspect van de categorisering. Overige aanbevelingen hebben betrekking op de mogelijkheden om tot een werkelijk duurzaam-veilige en meer uniforme infrastructuur te komen.

Summary

Regional tests for sustainably safe road categorising, part 2

Many road authorities have started categorising their road networks according to the principles and demands of a sustainably safe road and traffic system. In a number of cases the categorisation plans have already been made or they have already begun to implement them. This report contains a study of the experiences with the categorising, also related to the recommendations of the CROW Categorising Handbook of 1997. The purpose of this study was to obtain a good picture of, among other things, a) the criteria used, b) the classification applied, c) the procedure followed, and d) the problems signalled. At the same time, the purpose was to advise changes in the handbook.

After an extensive inventory of categorising projects that have already been reported, a selection for this study was made of 21 of these projects. They were situated in four provinces, three Water Boards, and fourteen municipalities. The road authorities concerned were informed beforehand, and the results and experiences were registered, using a list of testing criteria. The results, extensively described in an appendix, were arranged and analysed a) by road authority, b) by road type, and c) totalized. The categorising plans did not always include all the roads within a particular area; sometimes it was only part of an area, or certain categories. In many cases an external bureau was involved in setting up the plans. For ten of the more recent projects it was possible to use the Handbook completely or partially. There was a difference in judgement of the handbook design and its recommendations.

A great diversity within a large number of facets was observed. This applied to the approach, the participation involved, and the actual results. The variation in the classification of roads concerned, the categorising applied, and chosen design of roads and intersections, appeared to be much larger than the 'sustainably safe' approach regards as desirable. It also appeared that not all road authorities were prepared, or able, to choose the intensive approach that a sustainably safe categorising demands. This became apparent from the choice of criteria and essential measures. It is recommended that the Handbook Categorising be revised. Among other things, it is recommended that less attention be paid to theoretical backgrounds, and more to the following aspects: a) specify the implementation, b) simplify the recommended procedure, c) check whether a classification of categories is necessary, d) reconsider the determining categorising characteristics, and e) spend time on the cost of categorising. Other recommendations concern the possibilities of producing a really sustainably safe and more uniform infrastructure.

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	Opzet van het onderzoek	8
2.1.	Oorspronkelijke opzet	8
2.2.	Aangepaste opzet	9
3.	Uitvoering	10
3.1.	De voorbereiding	10
3.2.	Inventarisatie, 1e deel	11
3.3.	Inventarisatie, 2e deel	11
3.4.	Verwerking en analyse	11
4.	Samenvatting resultaten per project	13
4.1.	Inleiding	13
4.2.	Provincies	13
4.3.	Waterschappen	14
4.4.	Gemeenten	14
5.	Analyse van de uitkomsten	18
5.1.	Analyse per type regio	18
5.1.1.	De vier provincies	18
5.1.1.1.	Inhoudelijke evaluatie	18
5.1.1.2.	Proces-evaluatie	20
5.1.2.	De drie waterschappen	20
5.1.2.1.	Inhoudelijke evaluatie	20
5.1.2.2.	Proces-evaluatie	23
5.1.3.	De veertien gemeenten	24
5.1.3.1.	Inhoudelijke evaluatie	24
5.1.3.2.	Proces-evaluatie	27
5.2.	Algemene analyse	29
5.2.1.	Inhoudelijke evaluatie	29
5.2.1.1.	Betrokken wegen	29
5.2.1.2.	Gebruik handboek en criteria	29
5.2.1.3.	Gekozen indelingen en vormgeving	31
5.2.1.4.	Specifieke maatregelen	32
5.2.2.	Proces-evaluatie	33
5.2.2.1.	Planvorming en inspraak	33
5.2.2.2.	Ervaringen en evaluatie	33
5.2.2.3.	Beoordeling handboek	34
6.	Discussie	35
7.	Conclusies en aanbevelingen	38
7.1.	Conclusies	38
7.2.	Aanbevelingen	38
	Literatuur	40
Bijlage 1	Gegevensoverzicht per project in provincies	41
Bijlage 2	Gegevensoverzicht per project in waterschappen	47

Bijlage 3	Gegevensoverzicht per project in gemeenten	51
Bijlage 4	Beschrijving per project	63

1. Inleiding

Een groot aantal wegbeheerders heeft plannen ontwikkeld voor de categorisering van het wegennet volgens de principes en eisen van een duurzaam veilig weg- en verkeerssysteem. In een aantal gevallen zijn de plannen voor de categorisering al afgerond, bijvoorbeeld in het kader van 'duurzaam veilig' demonstratie- of voorbeeldprojecten. En ook het 'Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000' was voor veel gemeenten en andere wegbeheerders aanleiding om de plannen voor categorisering in gang te zetten.

Met de feitelijke uitvoering van de categorisering is op enkele plaatsen al een begin gemaakt, maar het overgrote deel van de tot nu toe opgedane ervaring heeft betrekking op een planmatige indeling van de wegen. Met deze exercities is en wordt veel ervaring opgedaan voor wat betreft de mogelijkheden die de categorisering biedt en de problemen die een dergelijk proces met zich meebrengt. Van belang is daarbij de relatie tussen de opgedane ervaringen en de toegepaste criteria voor de indeling, in samenhang met de functionele en operationele eisen zoals die in het betreffende Handboek Categorisering zijn opgenomen. Deze publicatie van het CROW zal in het vervolg van dit rapport als 'het handboek' worden aangeduid (CROW, 1997).

Dit onderzoek naar de resultaten van categorisering, de gebruikte criteria, de gevolgde werkwijze en de gesignaleerde problemen wordt van belang geacht om een goed beeld van de (on)mogelijkheden van deze aanpak te verkrijgen. De uitkomsten kunnen onder andere dienen voor het toetsen van bestaande criteria en eisen zoals verwoord in het handboek en voor het doen van voorstellen voor aanpassingen daarvan.

Dit onderzoek is onderverdeeld in twee delen. Het eerste deel heeft betrekking op de inventarisatie van categoriseringsprojecten, en is gerapporteerd in deel 1: inventarisatie (Van Minnen, 1998).

Het tweede deel, het feitelijke onderzoek naar ervaringen met duurzaam veilige categorisering (de regiotoets), wordt in dit rapport behandeld. In juni 1998 is verslag uitgebracht van de eerste fase van deel 2, de interim-rapportage. Daarin zijn de definitieve keuze van de onderzoekregio's en een lijst met toetsingsonderwerpen opgenomen. Voor de overzichtelijkheid zijn de meest essentiële gegevens uit die interimrapportage ook in dit rapport opgenomen.

Bij de uitvoering van de inventarisatie zijn problemen naar voren gekomen die in eerste instantie moeilijk oplosbaar leken. In overleg met de opdrachtgever werd voor een aanpassing van het project gekozen waardoor de doelstelling toch grotendeels gerealiseerd kon worden.

2. Opzet van het onderzoek

2.1. Oorspronkelijke opzet

Bij de opzet van de regietoets zijn vier delen onderscheiden:

- deel 1 heeft betrekking op de voorbereiding (subfase a);
- deel 2 betreft de feitelijke verzameling van informatie;
- deel 3 betreft de bewerking en analyse van de verzamelde gegevens;
- deel 4 is de eindrapportage, inclusief de benodigde 'nazorg'.

De delen 2 en 3 vormen samen subfase b.

Deel 1: de *voorbereiding*, waarvan verslag is gedaan in de Interimrapportage, had betrekking op:

- de definitieve keuze van de circa 20 regio's voor het onderzoek, rekening houdend met de daartoe geformuleerde criteria, inclusief een redelijke spreiding over betrokken adviesbureau's;
- het opstellen van een lijst van onderwerpen die bij de toetsing van de projecten wordt gehanteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar onderwerpen die betrekking hebben op inhoudelijke en op procesevaluatie.
- het schrijven van een interim-rapport dat beide onderdelen bevat
- het tussenrapport ter goedkeuring voorleggen aan de opdrachtgever.

Deel 2: de *feitelijke verzameling* van de informatie.

Voor dit doel wordt de lijst met toetsingsonderwerpen omgezet in een goed hanteerbaar 'vragenformulier', voor zover dat nodig blijkt afgestemd op het regiotype (provincie, regio of gemeente).

De contactpersonen van de gekozen regio's, of door hen aangewezen informanten worden, in principe telefonisch, benaderd voor informatie.

Nagegaan wordt op welke wijze de gehele informatie of delen daarvan kunnen worden verstrekt, telefonisch, op schrift toesturen of eventueel in bepaalde gevallen via een bezoek.

De informatie over de voorbeeld- en demoprojecten 'duurzaam-veilig' wordt in eerste instantie intern verzameld. Indien essentiële informatie ontbreekt worden de betreffende projectleiders benaderd voor het leveren van aanvullende gegevens.

De verstrekte informatie wordt per project beschreven en tevens systematisch in overzichten geordend, voor zover dat mogelijk is in tabelvorm.

Deel 3: de *verwerking en analyse*.

Elk categoriseringsproject afzonderlijk wordt geëvalueerd op de toetsingsonderwerpen; deze evaluatie wordt beschreven en daarna in enkele zinnen samengevat.

De toetsingen worden per type regio samengevoegd (provincie, regio, gemeente), waarna een analyse en evaluatie plaats vindt.

Bij de analyse wordt onder meer gelet op overeenkomsten en verschillen en wordt gezocht naar samenhangen tussen kenmerken van de regio, de aanpak en de resultaten.

Voor wat betreft de regiokenmerken kan aandacht worden besteed aan het type wegbeheerder, de grootte van het gebied en de betrokken wegtypen.

Bij de aanpak zal worden gelet op het volgen van het handboek, het al of niet inschakelen van adviesbureau's, het toepassen van inspraak en het categoriseren via netwerk- of tabelbenadering.

Bij de resultaten wordt vooral aandacht besteed aan de verhouding in weglengten tussen de categorieën, de grootte van verblijfsgebieden en de keuze dwarsprofielen voor de wegtypen en van kruispunttypen (inhoudelijke evaluatie). Bij de procesevaluatie zal tenminste worden gelet op tijdsduur, stadium waarbij inspraak wordt toegepast en de ondervonden problemen. Tenslotte worden alle uitkomsten samengevoegd en wordt een analyse over het totaal uitgevoerd. Daaruit worden conclusies getrokken en aanbevelingen opgesteld.

Bij de aanbevelingen met name aandacht te besteden aan suggesties voor aanvullingen op of eventueel aanpassingen van het handboek.

Deel 4: de *rapportage*

Het geheel wordt beschreven in een concept eindrapport en aan de opdrachtgever aangeboden.

2.2. **Aangepaste opzet**

De ervaringen met de oorspronkelijke opzet voor deel 2, de inventarisatie, hebben aanleiding gegeven voor aanpassing van de opzet (zie hoofdstuk 3). Die aanpassing heeft betrekking op de resterende 11 regio's die op dat moment nog geïnventariseerd dienden te worden.

Er werd nu gekozen voor een bezoek aan de betrokken medewerkers in elke regio. Bij de afspraken voor die bezoeken wordt verwezen naar de eerder toegezonden brief met onderwerpen en vragen.

De ervaringen tijdens de eerste serie gesprekken hebben tot gevolg gehad dat ook de opzet voor deel 3, de verwerking en analyse, op onderdelen werd aangepast. Het accent zal nog wat sterker worden gelegd op de mate waarin de toegepaste categorisering voldoet aan de principes en eisen van 'duurzaam-veilig'. Daartegenover zullen de mogelijkheden voor een kwantitatieve analyse van gegevens, zoals aandelen weglengte per wegcategorie en variatie in gebiedsgrootte, kleiner blijken dan oorspronkelijk was verondersteld.

3. Uitvoering

3.1. De voorbereiding

Tot de voorbereiding behoorde op de eerste plaats de definitieve keuze van de circa 20 regio's die in aanmerking zouden komen voor dit onderzoek. In het rapport van Deel I van dit project (Van Minnen, 1998) was de voorselectie met 66 regio's opgenomen en een aantal criteria op basis waarvan een definitieve selectie gemaakt zou kunnen worden.

In februari 1998 werd van de opdrachtgever een startnotitie ontvangen, op basis waarvan door de SWOV de activiteitenbeschrijving werd opgesteld en eind maart in concept toegestuurd. De aangepaste activiteitenbeschrijving kwam in april gereed, waarna eind mei de goedkeuring van de opdrachtgever werd ontvangen.

Inmiddels was eind april in overleg met de opdrachtgever vastgesteld welke regio's voor het onderzoek in aanmerking kwamen, dan wel als reserve werden aangemerkt.

Het interim-rapport, waarin de definitieve keuze van de regio's en de lijst van toetsingsonderwerpen waren opgenomen, werd 24 juni toegezonden. Deze keuze bevatte vier provincies, drie regio's (waterschappen) en vijftien gemeenten, verdeeld over vier grootteklassen. De selectie is hieronder weergegeven.

Lijst geselecteerde projecten

<i>Provincies</i>	Drenthe Overijssel Gelderland Zeeland reserve: Flevoland	
<i>Regio's</i>	Waterschap De Waterlanden (NH) Hoeksche Waard (ZH) Alblasserwaard en de vijf Heerenlanden (ZH) reserve: Zeeuwse Eilanden	
<i>Gemeenten</i>	<i>> 100.000 inwoners</i> Enschede Almere Dordrecht Den Bosch	<i>50.000 - 100.000 inwoners</i> Assen Lelystad Hoorn reserve: Alkmaar
	<i>20.000 - 50.000 inwoners</i> Ooststellingwerf Woerden Gorkum Oud Beijerland Geertruidenberg reserve: Hellendoorn en Dronten	<i>< 20.000 inwoners</i> Montfoort Wieringermeer Bergen (L) reserve: Slochteren en Hengelo (G)

3.2. Inventarisatie, 1e deel

Na de goedkeuring van de interimrapportage door de opdrachtgever werd medio juli gestart met een proefinventarisatie. De resultaten daarvan werden gebruikt om de vragenlijst op enkele onderdelen te herzien. Ook werd op dat moment duidelijk dat, gelet op de aard van sommige vragen, een antwoord niet in alle gevallen direct gegeven kon worden. Daarom werd besloten de betrokken medewerkers vooraf een schriftelijke aankondiging toe te sturen, waarin de onderwerpen en de te stellen vragen globaal zijn aangegeven.

Nadat op deze wijze van tien projecten de inventarisatie was uitgevoerd bleek dat de gevolgde werkwijze niet voldoende was om alle vragen beantwoord te krijgen. En ook de kwaliteit van de antwoorden bleef vaak beneden de maat. Daarom werd besloten de balans op te maken, teneinde een besluit over de voortzetting van het project te kunnen nemen.

De probleemsituatie werd in een interimrapportage samengevat, intern en met de opdrachtgever besproken.

Uiteindelijk was de conclusie dat er tenminste voor de resterende projecten een andere aanpak gevolgd moest worden om tot een bruikbaar resultaat te komen. Nadat de daarvoor benodigde extra tijd was gevonden werd de werkwijze aangepast.

3.3. Inventarisatie, 2e deel

Met de resterende elf wegbeheerders werden afspraken gemaakt voor een bezoek, onder verwijzing naar de eerder toegezonden brief.

In één geval, de gemeente Lelystad, bleek op dat moment dat de planvorming nog niet voldoende gevorderd was voor een zinvolle evaluatie. Daarvoor in de plaats werd een afspraak gemaakt met de gemeente Alkmaar.

De bezoeken en gesprekken vonden plaats in de eerste helft van november. In enkele gevallen werd van de gelegenheid gebruik gemaakt de lokale situatie te bekijken.

Deze werkwijze bleek meer en duidelijker informatie op te leveren, onder meer doordat een gesprek langer kon duren dan een telefonisch contact. Daarnaast was er de mogelijkheid via kaartmateriaal de situatie te verduidelijken. In enkele gevallen werd het kaartmateriaal ook gebruikt om weglengten of gebiedsgrootten te bepalen, gegevens die de betrokken wegbeheerders in het algemeen niet beschikbaar hebben.

In een aantal gevallen werd de toezegging gedaan de ontbrekende informatie over lengten en gebiedsgrootte alsnog uit te zoeken. Dit heeft tot nu toe nog geen nieuwe informatie opgeleverd, wel enkele nieuwe toezeggingen.

3.4. Verwerking en analyse

De verzamelde informatie is per project zoveel mogelijk volgens een vaste opzet en indeling beschreven. Deze beschrijvingen zijn opgenomen in *Bijlage D*. In het rapport zelf wordt per project een korte kenschets gegeven in hoofdstuk 4.

Voor de beoordeling en analyse van de resultaten was het gewenst de uitkomsten in een meer overzichtelijke vorm beschikbaar te hebben. Daarom zijn ze in tabelvorm samengevat, gegroepeerd per type wegbeheerder. In

die overzichten is zo goed mogelijk onderscheid gemaakt naar inhoudelijke en proces-evaluatie. De samenvattingen zijn opgenomen in de *Bijlagen A, B en C*. voor respectievelijk de vier provincies, de drie waterschappen en de veertien gemeenten (zie ook hoofdstuk 5).

De analyse is in eerste instantie ook per type wegbeheerder uitgevoerd. Daarna is een algemene analyse opgesteld die op de uitkomsten van alle 21 projecten betrekking heeft.

Na een discussie over een aantal aspecten van de geïnventariseerde categoriseringsplannen zijn enkele conclusies opgesteld, gevolgd door aanbevelingen voor aanpassing van het handboek (hoofdstuk 6).

4. Samenvatting resultaten per project

4.1. Inleiding

De uitkomsten van de inventarisaties zijn op een redelijk systematische wijze op schrift gesteld. Zie hiervoor *Bijlage 4*.

Per categoriseringsplan is in dit hoofdstuk in beknopte vorm het meest essentiële daaruit weergegeven. Voor de overzichtelijkheid zijn die beschrijvingen per regiotype gegroepeerd.

Met 'het handboek' wordt de betreffende publicatie van het CROW bedoeld (CROW, 1997).

4.2. Provincies

In de steekproef zijn de provincies Drenthe, Overijssel, Gelderland en Zeeland opgenomen.

In *Drenthe* betreft de categorisering de belangrijke wegen buiten de bebouwde kom en een beperkt aantal (stroom)wegen binnen de bebouwde kom. Het plan werd door de provincie in samenwerking met de gemeenten opgesteld en kwam in 1996 gereed, zodat toepassing van het handboek niet aan de orde was.

Bij de indeling zijn de drie gebruikelijke wegcategorieën gehanteerd: stroomwegen (SW's), gebiedsontsluitingswegen (GOW's) en erftoegangs-
wegen (ETW's). Over de verdeling van de weglengten en de grootte van gebieden is weinig bekend. Maatregelen tegen doorgaand verkeer worden genomen; de erfontsluitingsfunctie van GOW's is geen probleem. De ervaring met de planvorming is positief. De uitvoering is gestart.

Overijssel categoriseerde alle wegen buiten de bebouwde kom en een aantal traversen binnen de bebouwde kom, in samenwerking met het onderzoeksbureau van de provincie. Het handboek is beperkt gebruikt. Men koos voor vier categorieën (2 typen GOW). De verdeling van de weglengten is niet bekend; wel wordt een maximum gebiedsgrootte genoemd.

Maatregelen tegen doorgaand verkeer worden genomen; de erfontsluitingsfunctie van GOW's is een probleem dat nog weinig aandacht heeft gekregen. Het planvormingsproces wordt als 'weerbarstig' betiteld.

In *Gelderland* gaat het om 1200 km provinciale weg, waarvan 10% binnen de bebouwde kom. De categorisering werd in samenwerking met een adviesbureau uitgevoerd; het handboek is niet gebruikt.

Men kiest voor vier categorieën; de lengteverdeling en de grootte van gebieden zijn niet bekend. Maatregelen worden getroffen ter beperking van doorgaand verkeer en om de erftoegangsfunctie van GOW's te verminderen. De plannen dienen nog verder gedetailleerd te worden, o.a. voor het Startprogramma Duurzaam Veilig.

De plannen voor *Zeeland* werden opgesteld door de Directie Zeeland van Rijkswaterstaat in samenwerking met een adviesbureau en hebben betrekking op alle wegen buiten de bebouwde kom. Het handboek is

grotendeels gevolgd. Men koos voor de bekende drie categorieën; een verdeling naar weglengte en de grootte van gebieden zijn niet bekend. Hier en daar worden maatregelen voor het weren van doorgaand verkeer genomen; de erfontsluitingsfunctie van GOW's is een probleem maar over de aanpak is nog geen beslissing genomen. Het planvormingsproces wordt moeizaam genoemd.

4.3. Waterschappen

Het betreft de waterschappen Alblasserwaard, De Grootte Waard en De Waterlanden.

In de *Alblasserwaard* werden de waterschapswegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd, in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek was nog niet beschikbaar. De indeling betreft uitsluitend erf-toegangswegen, onderscheiden naar een type A (15%) en B (85%). Over de grootte van gebieden is geen informatie beschikbaar. Voor het weren van doorgaand verkeer zullen maatregelen worden getroffen. Het verzamelen van informatie is moeizaam verlopen. De uitvoering van de maatregelen is gestart.

Het waterschap *De Grootte Waard* heeft in samenwerking met een adviesbureau en de gemeenten zo goed als alle wegen binnen het gebied gecategoriseerd. Voor de indeling is het handboek gebruikt, maar het daarin genoemde aantal categorieën vindt men te beperkt. Buiten de autosnelweg kent men de GOW en 2 typen ETW. De verdeling naar weglengte en de grootte van gebieden zijn bekend. Maatregelen tegen doorgaand verkeer worden getroffen. De erftoegangsfunctie van GOW's wordt door maatregelen gedeeltelijk verminderd en gedeeltelijk geaccepteerd. Het planvormingsproces is niet in alle opzichten positief ervaren. De uitvoering is voor circa 5% gerealiseerd; de plannen worden verder uitgewerkt.

In *De Waterlanden* werden de waterschapswegen buiten de kom en de hoofdverbindingen binnen de kom gecategoriseerd, in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek was nog niet beschikbaar. Zowel bij de SW als de GOW worden typen A en B onderscheiden, zodat in totaal vijf wegtypen ontstaan. De weglengteverdeling is bij benadering bekend; voor de gebiedsgrootte kent men een theoretisch afgeleid maximum. Tegen doorgaand verkeer worden maatregelen genomen; de erftoegangsfunctie van GOW's is een ondergeschikt probleem dat nog geen aandacht heeft gekregen (betreft 10 km weglengte). Het planvormingsproces wordt redelijk goed genoemd, te danken aan de brede aanpak.

4.4. Gemeenten

De volgende veertien gemeenten zijn in het project betrokken.

De *Wieringermeer* heeft alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom gecategoriseerd, in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek is niet gebruikt. Buiten de bebouwde kom (bubeko) kent men de SW, twee typen GOW en de ETW. Binnen de bebouwde kom (bibeko) in de vier

kernen, de GOW en twee typen ETW. Zowel de weglengten als de grootte van de gebieden werd aan de hand van beschikbaar kaartmateriaal vastgesteld. Maatregelen tegen doorgaand verkeer zijn niet voorzien en de erftoegangsfunctie van sommige GOW's wordt geaccepteerd. Het gebrek aan ervaring heeft de planvorming vertraagd.

De gemeente *Montfoort* heeft op voorstel van een adviesbureau de wegen buiten de kom en een deel van de wegen binnen de kom gecategoriseerd. Het handboek werd niet gebruikt. Zowel binnen als buiten de kom worden de GOW en de ETW onderscheiden. Stroomwegen komen niet voor. De verdeling naar weglengte is niet bekend; de grootte van gebieden binnen de kom kon worden vastgesteld. Doorgaand verkeer, alleen buiten de bebouwde kom een probleem, wordt via maatregelen tegengegaan. De erftoegangsfunctie van GOW's is een probleem maar lijkt slechts ten dele oplosbaar. De ervaring met de planvorming is positief. De uitvoering zal in 1999 worden gestart.

In de gemeente *Bergen* (Limburg) zijn alle wegen binnen en buiten de kom gecategoriseerd in het kader van een nieuw Verkeersveiligheidsplan (VVP), in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek is niet gebruikt. Buiten de kom worden de bekende drie categorieën toegepast, waarbij voor een deel van de ETW's een speciale variant is bedacht. Binnen de kom zijn GOW's en ETW's onderscheiden. De verdelingen naar weglengte zijn bekend; de grootte van gebieden alleen binnen de kom. Doorgaand verkeer is in één geval een probleem dat zal worden aangepakt. De erftoegangsfunctie van GOW's is geen groot probleem. De ervaring met de planvorming is goed. De uitvoering zal in 1999 starten.

In *Oud Beijerland* betreft de categorisering alle wegen binnen de bebouwde kom, uitgevoerd in samenwerking met een adviesbureau, waarbij het handboek gedeeltelijk is gevolgd. Men hanteert drie categorieën: GOW, erftoegangsweg A en verblijfsgebied. Weglengten zijn bekend, de grootte van gebieden niet. Tegen doorgaand verkeer worden maatregelen genomen. De erftoegangsfunctie van GOW's is een probleem waarvoor men nog geen oplossing heeft. De planvorming is nog niet gereed.

In *Gorinchem* heeft men samen met een adviesbureau alle wegen binnen de bebouwde kom gecategoriseerd. Het handboek is gebruikt maar niet letterlijk gevolgd; daarnaast de handleiding voor het Startprogramma Duurzaam Veilig. De bekende drie categorieën worden toegepast: 10% SW, 20% GOW en 70% ETW. De grootte van gebieden is niet bekend. Maatregelen tegen doorgaand verkeer zijn voorzien. Voor de problemen met de erftoegangsfunctie van GOW's heeft men geen oplossing. Bij de planvorming waren er problemen met de communicatie, te wijten aan het abstracte karakter van de plannen.

In *Ooststellingwerf* werden alle wegen buiten de bebouwde kom en een gedeelte binnen de kom gecategoriseerd door de gemeente, gebruikmakend van een studie van de Landbouwuniversiteit Wageningen. Het handboek was nog niet beschikbaar. Binnen de bebouwde kommen is circa

5 km weg als GOW aangewezen; alle overige wegen worden 30 km/uur-gebied. De grootte van gebieden is bij benadering bekend. Buiten de kom onderscheidt men de bekende drie categorieën, elk weer onderverdeeld in twee typen, waarbij een deel van de ETW's op 80 km/uur wordt gehouden. De grootte van gebieden is niet bekend. Voor het weren van doorgaand verkeer wil men maatregelen treffen. De erftoegangsfunctie van GOW's is een probleem maar men acht maatregelen niet haalbaar. De ervaring met de planvorming wordt zeer positief genoemd, o.a. waar het de inspraak van de bevolking betreft.

De categorisering in *Woerden* betreft alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom, uitgevoerd in het kader van een VVP in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek werd niet gebruikt.

Binnen de bebouwde kom is ingedeeld in hoofdaders, ontsluitingswegen en straten. Buiten de kom kent men de drie bekende categorieën en daarnaast enkele gedeelten met 30 km/uur. Weglengteverdeling en grootte van gebieden zijn niet bekend. Doorgaand verkeer is een probleem in het centrum; wordt aangepakt door inrichting als 30 km/uur-gebied. De erftoegangsfunctie van GOW's wordt een onoplosbaar probleem genoemd.

Over de ervaring met de planvorming is weinig bekend. De ervaring met de uitvoering van de maatregelen is tot nu toe positief.

De gemeente *Assen* heeft de wegen binnen de kom gecategoriseerd, waarbij het handboek is gebruikt. Men onderscheidt de drie bekende categorieën en daarnaast ook potentiële verkeersaders en potentieel verblijfsgebied.

Doorgaand verkeer is hier geen probleem maar de erftoegangsfunctie van GOW's wel. Daar heeft men nog geen oplossing voor gevonden.

De ervaring met de planvorming is positief, o.a. gelet op de reacties van burgers. De aanpak via het handboek vindt men te omslachtig.

In *Hoorn* kwamen alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom aan de orde via een VVP en in samenwerking met een adviesbureau. In een later stadium is ook het handboek erbij betrokken. Binnen de kom koos men voor drie categorieën, een GOW (80 km/uur), de ETW met ontsluitend karakter (50 km/uur) en de ETW in verblijfsgebieden (een weg met maximumsnelheid van 80 km/uur zou formeel buiten de kom moeten liggen maar er werd stellig beweerd dat deze weg binnen de kom ligt).

Buiten de kom zijn er twee typen stroomwegen: type A (snelweg, 120 km/uur) en type B (100 km/uur). Verdeling van weglengten en grootte van gebieden zijn niet bekend. Doorgaand verkeer wil men met diverse maatregelen tegengaan. Erfontsluitingen aan GOW's komen niet voor. Bij de planvorming wordt als negatieve ervaring genoemd de problemen met bedrijven in het centrum.

Alle wegen binnen de bebouwde kom in *Alkmaar* werden door de gemeente gecategoriseerd. Het betrof in feite een herziening van een eerdere indeling. Het handboek werd gebruikt maar niet letterlijk gevolgd.

Men onderscheidt de categorieën SW, GOW-A, GOW-B en ETW. Lengteverdeling en grootte van gebieden waren niet bekend.

Er zijn soms problemen met doorgaand verkeer, waarvoor men maatregelen wil nemen. Ook het probleem van de erftoegangsfunctie op GOW's is gesignaleerd maar men accepteert die situatie omdat de ruimte voor oplossingen meestal ontbreekt.

De planvorming is naar wens verlopen.

In *Dordrecht* werden alle wegen binnen de bebouwde kom (en de rijks-wegen) gecategoriseerd, in samenwerking met een adviesbureau. Het handboek is ten dele gevolgd. Binnen de kom kiest men voor SW, GOW-hoog, GOW-laag en verblijfsgebied. Er zullen maatregelen getroffen worden om doorgaand verkeer te weren. Voor de problematiek van de erftoegangsfunctie op GOW's zoekt men naar een oplossing; het is niet zeker dat die wordt gevonden.

De planvorming is halverwege en de ervaring tot nu toe leert dat er meer duidelijkheid moet komen over inspraak.

De gemeente *Almere* heeft alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom gecategoriseerd, in samenwerking met een adviesbureau en als onderdeel van een VVP. Het handboek werd niet gebruikt.

De indeling binnen de kom betreft de gebruikelijke drie categorieën; dat geldt ook voor buiten de kom, waar twee typen stroomwegen worden onderscheiden, SW-A (autosnelweg) en SW-B (autoweg). Lengteverdelingen van de wegen en grootte van gebieden zijn niet bekend.

Problemen met doorgaand verkeer zijn er niet en de GOW's hebben geen erftoegangen; de infrastructuur in deze jonge gemeente was ten dele al ingericht volgens de eisen van 'duurzaam-veilig'.

De plannen zijn nog niet gereed; er wordt nu gewerkt aan vervolgstudies.

De ervaring met de planvorming is positief voor buiten de kom; binnen de kom werd men geconfronteerd met een tekort aan beschikbare kennis.

De categorisering van alle wegen binnen de bebouwde kom in *Den Bosch* is uitgevoerd door de gemeente. Het handboek werd niet gebruikt.

Men onderscheidt de bekende drie categorieën, waarbij de ETW's zijn verdeeld in ETW-1 (definitief) en ETW-2 (toekomstig in verband met gebruik door het openbaar vervoer). Weglengteverdeling en grootte van de gebieden zijn niet bekend.

Er bestaan problemen met doorgaand verkeer en daarvoor zullen maatregelen worden getroffen. Ook de erftoegangsfunctie van GOW's is een knelpunt gebleken waarvoor nog geen oplossing is gevonden.

Men heeft geen problemen ondervonden bij de planvorming en inmiddels is met de uitvoering begonnen.

In *Enschede* heeft de categorisering in hoofdzaak betrekking op de wegen binnen de bebouwde kom. De plannen zijn door de gemeente opgesteld waarbij ook het handboek werd gebruikt. Zowel binnen als buiten de kom worden de drie bekende categorieën toegepast. Er zijn geen gegevens over de verdeling van de weglengte en de grootte van gebieden.

In een aantal gebieden zijn er problemen met doorgaand verkeer waarvoor maatregelen zijn gepland. De erftoegangsfunctie van GOW's is een typisch knelpunt waarvoor afdoende oplossingen niet uitvoerbaar zijn.

De planvorming is afgerond; het opstellen van de plannen verliep nogal moeilijk. Er is een begin gemaakt met de uitvoering.

5. Analyse van de uitkomsten

5.1. Analyse per type regio

5.1.1. De vier provincies

5.1.1.1. Inhoudelijke evaluatie

De relevante informatie van deze vier provincies is in compacte vorm weergegeven in *Bijlage 1*.

De categorisering betreft bijna altijd de wegen buiten de bebouwde kom; in Gelderland zijn het alleen de provinciale wegen. In Drenthe en Overijssel eveneens stroomwegen of traversen binnen de kom.

De meningen over welke wegen in de plannen betrokken moeten worden, zijn dus wat verschillend.

Het handboek is bij twee provincies gebruikt; in beide andere gevallen werden de categoriseringsplannen opgesteld voordat het handboek gereed kwam.

Het stappenplan uit het handboek is eenmaal gevolgd en eenmaal in grote lijnen. Wensbeelden zijn in Drenthe opgesteld voor fietsers en openbaar vervoer, in Zeeland voor het autoverkeer, en in de beide andere provincies zijn ze niet opgesteld.

Men heeft meestal gebruik gemaakt van de hulp van een adviesbureau, heeft 'duurzaam-veilig' soms naar eigen inzichten geïnterpreteerd en heeft gebruik gemaakt van andere rapporten en ervaringen.

Mede als gevolg van het tijdstip van verschijnen van het handboek is de aanpak in de vier provincies nogal gevarieerd.

Als uitgangspunt diende bijna steeds de bestaande wegenstructuur. Een ritduurcriterium is in twee provincies genoemd, maar toegepaste waarden zijn slechts in één geval bekend.

Ook intensiteitswaarden blijken vaak belangrijk maar in slechts één geval zijn die als criterium voor de indeling gebruikt. In Gelderland wordt gestreefd naar maximale grootte van de verkeersluwe gebieden.

De invloed van financiële argumenten op de keuze van wegcategorieën varieert van 'belangrijk' tot 'niet in dit stadium'.

In het algemeen is er aandacht besteed aan de problematiek van de hulpdiensten en het openbaar vervoer en heeft dit aspect een belangrijke rol gekregen.

Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden wordt in alle vier gevallen als probleem onderkend. Maatregelen zijn voorgenomen, maar slechts in één geval is aangegeven hoe men deze problemen wil aanpakken (via een betere reistijdverdeling).

De erfontsluitingsfunctie van GOW's wordt in drie van de vier provincies als een probleem gezien. In één provincie worden concrete maatregelen genoemd; in de andere twee is men nog niet zo ver.

Het mag opvallend worden genoemd dat twee van de belangrijkste problemen bij de duurzaam-veilige aanpak van gebieden en ontsluitingswegen (nog) zo weinig aandacht krijgen.

Bij de indeling in categorieën is tweemaal de standaardindeling in drie categorieën gehanteerd (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erf-toegangsweg). In twee andere provincies heeft men om verschillende redenen voor vier categorieën gekozen. In het ene geval was het handboek nog niet bekend en is het advies opgevolgd van een bureau dat al geruime tijd voorstander is van de indeling in vier categorieën. In het andere geval is het handboek wel gebruikt maar wilde de provincie onderscheid maken tussen GOW's met en zonder parallelweg, aangeduid als type A en B. De voor 'duurzaam-veilig' absoluut noodzakelijke uniformiteit bij de weg-categorisering is in deze provincies dus niet gerealiseerd.

De verdeling van de weglengten naar categorie blijkt zelden bekend te zijn; één provincie geeft een globale indeling. Ook de grootte van verkeersluwe gebieden heeft blijkbaar weinig aandacht gekregen; in één geval wordt een maximum grootte van 15 km² genoemd en een andere provincie noemde gaf daarvoor een waarde van 75 km² op.

Bij de uitvoering van de wegen is men eensgezind over de stroomwegen; daar dient een harde rijbaanscheiding aanwezig te zijn. Eén provincie noemt ook nog enkelbaans stroomwegen met asmarkering.

Bij de GOW of daarop lijkende categorieën zijn de opvattingen wat meer verdeeld. Ze variëren van enkelbaans zonder asmarkering tot (moeilijk) overrijdbare scheiding van rijrichtingen. Parallelvoorzieningen voor langzaam verkeer en fietsers worden meestal genoemd.

Snelheidsbeperkende maatregelen op deze wegen worden tweemaal genoemd; via drempels en asverspringingen of via de rijrichtingsscheiding zoals op de rondweg Oostburg.

ETW's hebben soms wel, soms geen asmarkering; geen fietsvoorziening of fiets(suggestie)stroken of fietspaden. Hier is van eensgezindheid geen sprake. Men heeft wel identieke opvattingen over snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels, plateaus en lokale wegversmallingen.

Bij de keuze van kruispunttypen is er weinig variatie bij de hoogste en laagste typen: bijna altijd ongelijkvloers op kruispunten tussen SW en GOW en gelijkwaardig of uitritconstructie bij ETW-ETW.

Daartussen is het beeld wat gevarieerder, waarbij de rotonde voor het kruispunt GOW-GOW vaak wordt genoemd.

Samenvatting

In nagenoeg alle opzichten kan worden vastgesteld dat de aanpak en de uitkomsten bij de categorisering verschillend zijn. Wel verschilt de mate van variatie per aspect, maar ook daar waar uniformiteit dringend gewenst is komen verschillen voor, zoals het aantal wegcategorieën en de weginrichting.

Het handboek werd soms wel en soms niet gehanteerd.

Enkele aspecten die voor een duurzaam-veilige aanpak belangrijk zijn, zoals de monofunctionaliteit (inclusief het weren van doorgaand verkeer), de verdeling naar weglengte van de categorieën en de gebiedsgrootte, kregen relatief weinig aandacht.

5.1.1.2. *Proces-evaluatie*

De plannen werden meestal door de provincie opgesteld en eenmaal door de Regionale Directie. Gelderland en Zeeland hebben een extern adviesbureau ingeschakeld.

Vaak betreft het een zelfstandig plan, soms is het onderdeel van andere plannen. De planvorming heeft 1,5 tot 3 jaar geveerd, waarbij soms nog nadere uitwerking en detaillering moet volgen.

Financiële argumenten hebben in drie provincies een min of meer belangrijke rol gespeeld bij de besluitvorming; in de vierde provincie was dat in dit stadium (nog) niet aan de orde.

In alle gevallen werden de plannen afgestemd op die van andere wegbeheerders binnen of grenzend aan het beheersgebied.

Bij de planvorming is aan een veelheid van organisaties en andere belanghebbenden inspraak gegeven. In Zeeland dient dat proces nog grotendeels plaats te hebben.

De ervaringen met de planvorming variëren van 'positief' tot 'moeizaam' of 'weerbarstig' af en toe worstelt men toch met een goede invulling van 'duurzaam-veilig'.

Ervaring met de uitvoering van maatregelen is nog nauwelijks aan de orde geweest.

De meningen over handboek, voor zover gebruikt of beoordeeld, zijn gemengd. Enerzijds is men positief over de opzet en de technische benadering, anderzijds heeft men twijfels over de praktische bruikbaarheid. Ook wordt verondersteld dat consequente toepassing tot hoge kosten zal leiden.

Samenvatting

Men heeft, al of niet met hulp van een adviesbureau, de problematiek serieus aangepakt en meestal in breed verband. Dat kost tijd, 1,5 tot 3 jaar, en daarbij is het handboek, voor zover gebruikt, niet in alle opzichten als een geschikt instrument gezien.

Het proces wordt vaak niet makkelijk genoemd. Dat heeft wellicht te maken met de veelheid aan betrokkenen maar ook met het feit dat de concrete invulling van 'duurzaam-veilig' nog onvoldoende duidelijk is.

5.1.2. *De drie waterschappen*

5.1.2.1. *Inhoudelijke evaluatie*

De relevante informatie van deze drie waterschappen is in compacte vorm weergegeven in *Bijlage 2*.

De categorisering heeft betrekking op de wegen in beheer bij de waterschappen, overwegend buiten de bebouwde kom. Bij de plannen van het waterschap De Groote Waard zijn in feite alle wegen in de Hoeksche Waard bij de categorisering meegenomen.

Het handboek is alleen bij De Groote Waard gebruikt en dan uitsluitend voor de categorie-indeling. In beide andere gevallen was het handboek nog niet verschenen.

Het stappenplan uit het handboek is niet gevolgd. Wensbeelden zijn bij De Waterlanden opgesteld en voor zover die conflicterend waren heeft men naar evenwichtige oplossingen gezocht. Blijkbaar heeft in deze drie plannen het handboek nog geen rol van betekenis vervuld.

Men heeft steeds gebruik gemaakt van de hulp van een adviesbureau. Er is uitgegaan van de bestaande wegenstructuur, aangevuld met verschillende soorten informatie. Bij de Waterlanden is voorafgaand aan de planvorming een uitgebreide inventarisatie van knelpunten uitgevoerd. De Groote Waard heeft een plan van 1995 als uitgangspunt gekozen en de categorie-indeling aangepast, mede op basis van het handboek. Het gebruik van de ritduur als criterium is tweemaal genoemd; De Waterlanden hanteert daarbij een maximum tijd van drie minuten voor erftoegangswegen. Intensiteiten worden genoemd als belangrijk gegeven, en ook eenmaal als criteria voor de indeling. Financiële overwegingen blijken in dit stadium nog nauwelijks een rol gespeeld te hebben of hooguit als bijkomend argument. Aandacht voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten was er bij twee waterschappen. In één geval is daarvoor een ritduurcriterium gebruikt, in het andere heeft het probleem geen invloed op de keuze van categorieën, maar wil men dat met maatregelen oplossen.

Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden wordt bij alle drie wegbeheerders als probleem genoemd. Maatregelen zijn voorgenomen, en in twee gevallen is aangegeven hoe men deze problemen wil aanpakken (via een betere reistijdverdeling, bewegwijzering en eventueel afsluiten). De erfontsluitingsfunctie van GOW's blijkt hier meestal geen groot probleem. Soms is dat het geval omdat er geen of zeer weinig GOW's in de plannen betrokken zijn. Bij de Groote Waard wil men het probleem ten dele aanpakken en ten dele accepteren, onder andere omdat oplossingen soms niet reëel uitvoerbaar zijn. Bij deze drie wegbeheerders is blijkbaar wel aandacht voor deze belangrijke problemen bij de duurzaam-veilige aanpak van gebieden en ontsluitingswegen, hoewel het laatstgenoemde vaak een ondergeschikt probleem blijkt te zijn.

Bij de indeling in categorieën is de standaardindeling in drie categorieën (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg) als uitgangspunt genomen. Maar blijkbaar heeft men behoefte aan onderverdelingen. De ETW wordt tweemaal verdeeld en de GOW eenmaal (en is bij één waterschap niet bij de indeling betrokken). De Alblasserwaard maakt onderscheid naar wegbreedte: ETW-A is breder en ETW-B is smaller dan 5 meter. De Groote Waard kent een ETW type A met belijning, bebakening en fiets-suggestiestroken en een type B zonder markering en bebakening. In De Waterlanden verdeelt men de GOW naar functie: type A met een regionale en type B met een lokale functie. Deze wegbeheerders konden een indeling van de weglengte naar categorie opgeven. Maar de vergelijkbaarheid daarvan laat te wensen over omdat meestal niet alle wegen buiten de bebouwde kom bij de categorisering betrokken waren.

Wel valt op dat in de Alblasserwaard de ETW's worden verdeeld in 15% type A en 85% type B, terwijl de Groote Waard 190 km type A en 100 km type B noemt.

De grootte van verkeersluwe gebieden blijkt bij De Groote Waard maximaal 20 km² te zijn. De anderen hebben daarover geen informatie, maar in de studie van het adviesbureau voor de Waterlanden wordt 50 km² als maximum genoemd indien zich woningen binnen het gebied bevinden. Deze waarde wordt afgeleid uit het ritduurcriterium van drie minuten, maar niet duidelijk is hoe die berekening tot stand komt.

Bij de Waterschappen zijn de verschillen in de invulling van 'duurzaam-veilig' merkbaar aanwezig. De voor 'duurzaam-veilig' noodzakelijke uniformiteit is nog niet in voldoende mate bereikt, hetgeen mede het gevolg zal zijn van het ontbreken van een gemeenschappelijk gebruikte handleiding. Verder blijkt bij twee wegbeheerders dat langzaam (landbouw)verkeer op tenminste een deel van de GOW's wordt toegelaten.

Ook voor wat betreft de uitvoering van de wegen is een vergelijking maar beperkt mogelijk omdat niet alle categorieën aan de orde komen en men verschillende typen onderscheidt. Waar bijvoorbeeld GOW's aan de orde zijn, worden die in het ene geval als enkelbaans, in het andere geval met rijrichtingscheiding uitgevoerd. Naast de verschillen is er ook een overeenkomst: alle drie wegbeheerders zijn van mening dat op de ETW (type A) fietsvoorzieningen nodig of mogelijk zijn.

Bij de gekozen kruispunttypen is relatief weinig verschil. Alleen in de Alblasserwaard wordt de rotonde genoemd als mogelijke vorm van een kruising tussen ETW's.

Samenvatting

Bij de categoriseringsplannen van deze drie waterschappen zijn zowel verschillen als overeenkomsten geconstateerd.

Hoewel men het handboek niet of slechts ten dele heeft gevolgd en verschillende adviesbureaus bij de planvorming heeft betrokken, zijn de verschillen redelijk beperkt gebleven. Wel valt op dat een groot deel en soms zelfs 100% van de betrokken wegen tot de ETW's wordt gerekend, waardoor er nauwelijks sprake is van een volledige categorisering.

Het toelaten van langzaam verkeer op GOW's wordt soms acceptabel gevonden maar menging van alle verkeer op ETW's is blijkbaar geen algemeen geaccepteerd standpunt, gelet op de toepassing van fietsvoorzieningen (in het handboek 'situatie-afhankelijk' genoemd).

Financiële overwegingen hebben in dit stadium geen of een zeer beperkte rol gespeeld.

Aspecten die voor een duurzaam-veilige aanpak belangrijk zijn, zoals de monofunctionaliteit (inclusief het weren van doorgaand verkeer), de verdeling naar weglengte van de categorieën en de gebiedsgrootte, kregen soms voldoende, soms weinig aandacht.

5.1.2.2. *Proces-evaluatie*

De plannen werden steeds door het waterschap opgesteld in samenwerking met een adviesbureau. Men is reeds enige jaren geleden begonnen en in één geval was in 1995 al een indeling tot stand gebracht die na uitkomen van het handboek weer werd herzien.

De planvorming heeft een tot twee jaar gevegd, waarbij de nadere uitwerking en detaillering vaak nog aan de orde moet komen.

De plannen werden steeds afgestemd op die van andere wegbeheerders binnen of grenzend aan het beheersgebied.

Bij de planvorming is samengewerkt met of inspraak gegeven aan een beperkt aantal organisaties en andere belanghebbenden. De inspraak van of voorlichting aan bewoners moet in twee gevallen nog plaats vinden.

De ervaringen met de planvorming zijn wisselend. Negatief zijn de moeizaam verlopende informatieverzameling en het lange wachten op duidelijkheid over de invulling van 'duurzaam-veilig'. Positief is de ervaring met een brede aanpak.

Ervaring met de uitvoering van maatregelen beperkt zich tot één wegbeheerder en heeft betrekking op zakkende drempels en storingsgevoelige automatische fysieke afsluitingen (AFA's).

De meningen over het handboek, voor zover gebruikt of beoordeeld, zijn uitgesproken negatief. Daarbij blijkt de kritiek zich niet te beperken tot de richtlijnen van het handboek want in één geval wordt twijfel uitgesproken over sommige principes van 'duurzaam-veilig', zoals monofunctionele categorieën en uniforme uitvoering. Men geeft de voorkeur aan 'maatwerk'.

Samenvatting

Men heeft met hulp van een adviesbureau in een tot twee jaar de plannen opgesteld, in overleg en samenwerking met andere wegbeheerders en organisaties. Het handboek is daarbij niet of zeer gedeeltelijk gebruikt. Dat kwam te laat en wordt nogal bekritiseerd.

Er wordt verschillend gedacht over het nut en de noodzaak van inspraak door bewoners.

De ervaringen met de planvorming zijn wat wisselend.

Problemen met de uitvoering zijn overwegend van technische aard.

Opmerking

Het is opvallend dat ondanks verschillen in aanpak, verschillen in opvatting, inschakelen van verschillende adviesbureau's etc. de uitkomsten voor wat betreft de categorisering bij deze drie wegbeheerders niet zo erg essentieel verschillen. Dat heeft wellicht te maken met het relatief geringe aantal wegtypen dat bij waterschappen in beheer is, maar kan ook betekenen dat men zich bij de planvorming mede laat leiden door in die kringen heersende opvattingen.

5.1.3. De veertien gemeenten

5.1.3.1. Inhoudelijke evaluatie

De relevante informatie van de veertien gemeenten is in compacte vorm weergegeven in *Bijlage 3*.

De categorisering heeft bij vijf gemeenten betrekking op alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Bij zeven gemeenten betreft het de wegen binnen de kom, in twee gevallen aangevuld met enkele wegen buiten de kom.

Bij de twee resterende gemeenten zijn met name de wegen buiten de kom gecategoriseerd. De belangrijkste overeenkomst is dat bij twaalf van de veertien gemeenten de plannen betrekking hadden op de wegen binnen de kom.

Tien van de veertien gemeenten hebben een adviesbureau ingeschakeld, of gebruik gemaakt van onderzoek door een bureau. Vooral bij de kleinere gemeenten is dat steeds het geval.

	Handboekgebruikt	Stappenplan gevolgd	Wensbeelden opgesteld
Ja	4	2	3
Ten dele of ongeveer	3	3	3
Nee	7	8	8
Eigen plan		1	

Tabel 1. *Overzicht van het aantal gemeenten dat het handboek gebruikt hebben, het stappenplan gevolgd hebben, en wensbeelden hebben opgesteld.*

Tabel 1 laat zien dat het handboek door vier gemeenten is gebruikt, door drie gemeenten ten dele of globaal, en zeven gemeenten hebben er geen gebruik van gemaakt. Twee gemeenten volgden het stappenplan daaruit, drie ongeveer of ten dele, en één gemeente volgde een eigen stappenplan. Bij de toepassing van de wensbeelden zien we een ongeveer identieke verdeling: drie maal volledig en driemaal ten dele toegepast. Het handboek en de daarin aanbevolen werkwijze is dus door een minderheid van de betrokken gemeenten geheel of gedeeltelijk gebruikt. Vaak omdat de plannen voor categorisering werden opgesteld voordat het handboek was verschenen.

Bekijken we de uitgangspunten en eventueel gehanteerde criteria voor de categorisering, dan is er in veel opzichten overeenkomst te bespeuren. De bestaande wegenstructuur (en -functies) en de huidige of geschatte verkeersintensiteiten worden beide tien maal genoemd. Rekening houden met toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingen was negen maal een aandachtspunt en de positie of het netwerk van het openbaar vervoer zeven maal. Herkomst-bestemmingsrelaties zijn vier maal bekeken en verder worden nog zeven specifieke onderwerpen genoemd.

Ritduurcriteria werden drie maal toegepast, waarvan slechts één keer met exacte waarde. Gebruik van een intensiteitscriterium werd eenmaal genoemd.

Financiële overwegingen blijken in dit stadium nog niet erg belangrijk; er is tweemaal vermeld dat ze (mogelijk) gebruikt zijn en in vier gevallen is 'nog niet' genoemd, dus wordt het gebruik in een later stadium wel verwacht. De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten heeft niet zo veel aandacht gekregen; slechts enkele malen wordt dit als een belangrijk aspect vermeld, en dan betreft het meestal het openbaar vervoer.

Het doorgaande verkeer door verblijfs- of verkeersluwe gebieden werd acht maal als belangrijk probleem genoemd en in vier gevallen komt het wel op enkele plaatsen voor. Bijna altijd worden daarvoor maatregelen getroffen, in de vorm van snelheidsbeperkingen en reistijdverhoudingen, via aangepaste bewegwijzering en desnoods via rigoureuze maatregelen zoals een knip of selectieve toegang. In vijf gevallen kon nog niet worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen.

De erfontsluitingsfunctie van GOW's blijkt bij elf gemeenten een belangrijk probleem en in één gemeente een gering probleem te zijn. Tweemaal wordt de vermindering van het aantal uitritten als een mogelijkheid gezien om het probleem te verkleinen. In alle andere gevallen blijkt men hiermee geen raad te weten en worden diverse antwoorden gegeven, zoals: onoplosbaar, geen pasklare oplossing, wordt geaccepteerd of pragmatisch mee omgegaan. Dat onoplosbaar heeft meestal betrekking op gebrek aan ruimte voor parallelvoorzieningen of gebrek aan middelen. Hoewel de problematiek wordt onderkend mag blijikbaar niet worden verwacht dat op deze relatief onveilige wegen ingrijpende verbeteringen worden aangebracht.

De toegepaste categorieën *binnen* de bebouwde kom laten nogal wat verschillen zien. Drie gemeenten noemen een standaard indeling van twee categorieën: GOW en ETW. Bij vijf gemeenten wordt daarnaast ook de stroomweg vermeld. Daaronder zijn twee gemeenten die ook tijdelijke of potentiële categorieën noemen, blijikbaar in het kader van het Startprogramma.

De resterende gemeenten kiezen voor diverse variaties op het thema, bijvoorbeeld door twee typen GOW te onderscheiden. In Dordrecht worden die als de typen 'hoog' en 'laag' aangeduid. In Alkmaar onderscheidt men type A met fietsvoorziening en type B zonder fietsvoorziening, meestal omdat de ruimte daarvoor ontbreekt.

Ook zijn er twee gemeenten die twee typen ETW noemen. In Wieringermeer deelt men in naar verkeersintensiteit; type A tot 4000 mvt/etmaal en type B tot 2000 mvt/etmaal. In Hoorn noemt men ETW's met ontsluitend karakter waarop een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt, en ETW's in verblijfsgebieden, bedoeld voor 30 km/uur.

Daarnaast worden andere categorieën genoemd zoals 'toegangsweg A' en hoofdader (voor 70 of 50 km/uur). Eén gemeente kiest voor een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur, hoewel deze weg binnen de bebouwde kom ligt.

De verdeling van de weglengte over de categorieën en de grootte van verblijfsgebieden kon vier maal worden verstrekt of opgemeten,

overwegend bij kleinere gemeenten, en was bij de overige tien gemeenten niet bekend.

De verstrekte gegevens zijn in *Tabellen 2 en 3* samengevat.

Aantal inwoners	Grootte bereik in ha.	Gemiddelde grootte in ha.
12.000	4 tot 40	20
13.250	12 tot 35	
13.350	15 tot 90 à 100	
25.000	25 tot 100	

Tabel 2. *Gegevens die de gemeenten hebben opgegeven over de grootte van de gebieden.*

De informatie in *Tabel 2* is beperkt maar geeft goed aan binnen welk bereik de gebiedsgrootte varieert. Het schijnt dat de gebiedsgrootte toeneemt met de aantallen inwoners, maar die conclusie is niet terecht omdat in de betrokken gemeenten meerdere kernen voorkomen in variërende grootte.

Aantal inwoners	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3	Categorie 4
12.000		GOW 2c 5,0 km	ETW 3a 6,8 km	ETW 3b 42 km
13.350		GOW 5 km	ETW 46 km	
21.500		GOW 5%	Toegangsweg A 15%	Verblijfsgebied 80%
32.600	SW 10%	GOW 20%	ETW 70%	

Tabel 3. *Gegevens die de gemeenten hebben opgegeven over de verdeling van de weglengten.*

Vergelijking van de gegevens uit *Tabel 3* is moeilijk door de verschillen in gekozen categorieën. Bij deze 4 gemeenten beweegt het aandeel GOW zich tussen 5 en 20%; gemiddeld circa 10%.

De uitvoering van de wegen is moeilijk samen te vatten omdat er verschillende indelingen zijn toegepast en de uitvoering per categorie ook weer sterk varieert. De GOW bijvoorbeeld kan enkelbaans of dubbelbaans zijn, soms met en soms zonder fietsvoorzieningen, en bij die fietsvoorzieningen worden alle bekende vormen genoemd, van fietssuggestiestrook tot vrijliggend fietspad.

Wel is het opvallend dat parallelwegen of ventwegen niet worden genoemd. Dat sluit aan bij de eerder genoemde ervaring dat men de gemengde functie van GOW's tolereert of er geen adequate oplossing voor weet. De snelheidsmaatregelen zijn nog niet altijd gekozen; voor zover dat wel is gedaan wordt meestal een deel van de bekende voorzieningen genoemd, zoals drempels en plateaus, asverspringingen en lokale wegversmallingen. Ook de toepassing van rotondes en fietsstroken worden in dit verband genoemd.

Bij de keuze van kruispunttypen komt het voor dat men zich daar niet echt in verdiept, dus bestaande typen wil handhaven, of de keuze nog moet

maken. Voor zover wel is gekozen is er nauwelijks lijn in te ontdekken, ook al weer door de verschillen in gekozen wegcategorieën. Wel blijkt men bijna unaniem te kiezen voor gelijkwaardige kruispunten binnen de verblijfsgebieden, dus tussen ETW's onderling.

De categorie-indeling *buiten* de bebouwde kom is soms 'standaard', dus SW, GOW en ETW, maar er komen ook onderverdelingen voor. Bij de stroomwegen worden enkel- en dubbelbaans onderscheiden en snelheden van 100 en 120 km/uur. Bij GOW's gebruikt men vaak een indeling in twee typen, wel steeds bij 80 km/uur. Bij ETW's wordt ook wel onderscheid gemaakt, in één gemeente kiest men daarbij voor twee snelheidsniveau's van 60 en 80 km/uur. Bij twee gemeenten wordt een verdeling naar weglengte opgegeven en de grootte van verkeersluwe gebieden was bij geen enkele gemeente bekend. Vanaf een kaart opgemeten bleek in een gemeente de grootte te variëren van 3 tot 32 km², met 15 als gemiddelde waarde. Vergelijking van uitkomsten is daardoor niet mogelijk of niet zinvol.

De uitvoering van de wegen is ook niet uniform. Stroomwegen zijn enkel- of dubbelbaans (2 x 1 of 2 x 2) en in één geval wordt verondersteld dat op type B langzaam verkeer toegelaten kan worden (het handboek was op het moment van deze keuze nog niet verschenen).

Alle overige wegen zijn enkelbaans, als GOW meestal en als ETW soms uitgevoerd met fietsvoorzieningen.

Snelheidsbeperkende maatregelen worden bij één gemeente genoemd in de vorm van fietssuggestiestroken en de poortconstructie bij de ingang van gebieden

De keuze van kruispunttypen is soms nog niet gemaakt en voor zover dat wel is gebeurd zijn er zowel overeenkomsten als verschillen. Bij SW-GOW wordt meestal ongelijkvloers genoemd, bij ETW-ETW vaak gelijkwaardig, hoewel men soms straten met hoofdfietsroutes en solitaire fietspaden voorrang wil geven. En bij GOW-GOW wordt nogal eens de voorkeur gegeven aan een rotonde. Voor het overige is er weinig uniformiteit. Evenals binnen de bebouwde kom wordt niet gesproken over parallelwegen voor de GOW's en daardoor komt het nogal eens voor dat landbouwverkeer gebruik mag maken van deze wegen.

Samenvatting

Samenvattend kan worden gesteld dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom een begin van uniformiteit valt te ontdekken, gebaseerd op bijna algemeen geaccepteerde ideeën over de uitwerking van 'duurzaam-veilig'. Maar daartegenover blijkt er ook veel variatie te zijn, als gevolg van eigen interpretatie, behoefte aan onderverdelingen, keuze voor maatwerk en ook de onmogelijkheid aan de voorgestelde richtlijnen te voldoen.

5.1.3.2. *Proces-evaluatie*

Van de veertien gemeenten hebben er negen een adviesbureau ingeschakeld om de categorisering voor te bereiden. De plannen vormen soms onderdeel van een groter plan, bijvoorbeeld een VVP, en het is voorgekomen dat men indelingen van oudere datum heeft herzien op basis van de nieuwere inzichten volgens 'duurzaam-veilig'. Het Startprogramma Duurzaam Veilig is soms aanleiding geweest het planproces aan te vangen of te versnellen.

Het startmoment van de planvorming ligt tussen september 1995 en augustus 1998 en de duur varieert van half tot twee jaar. Sommigen zijn al enige tijd bezig met de uitvoering terwijl bij anderen de planvorming nog niet is afgerond.

Evaluatie is nog niet aan de orde maar zal te zijner tijd worden uitgevoerd bij tenminste de helft van de betrokken gemeenten.

De plannen zijn in een aantal gevallen afgestemd op die van andere wegbeheerders, waarbij de provincie het meest wordt genoemd. Maar het komt ook voor dat die afstemming nog moet gebeuren.

Er is zeer veel variatie te constateren bij het inschakelen van anderen bij de planvorming. Beroepsmatig betrokkenen, zoals het openbaar vervoer, politie en brandweer worden vaker genoemd. Belangenorganisaties en bewoners wat minder, of ze komen pas in een later stadium aan bod. Wat dat betreft blijken de gemeenten verschil van opvatting te hebben; sommige willen de inspraak over het totale plan van (bijna) iedereen, en andere zijn van mening dat pas bij de concrete invulling van gebieden (enzovoort) de direct betrokkenen geraadpleegd moeten worden.

De ervaring met de planvorming is eveneens gevarieerd. Men is soms positief en zeer tevreden, onder andere over de medewerking van alle betrokkenen, maar er worden ook wel problemen gesignaleerd.

Bijvoorbeeld als het gaat over beschikbare kennis, gebrek aan ervaring, moeizame communicatie (te abstracte plannen) of tegenwerking van bedrijven in een stadscentrum.

Maar de positieve reacties overheersen.

De ervaring met maatregelen is nog zeer beperkt en niet altijd typisch voor de categorisering.

Meningen over het handboek konden in zeven gemeenten niet gegeven worden omdat men het niet had gebruikt of zelfs niet kende. Voor zover wel een mening werd gegeven zijn er zowel positieve als negatieve reacties.

Positieve reacties op het handboek zijn:

- duidelijke publicatie, als richtlijn en als naslagwerk te gebruiken;
- goede poging;
- in het algemeen positief;
- goed handvat voor overleg met (stede?)bouwkundigen;
- een goed voorstel.

Negatieve reacties op het handboek zijn:

- nogal wetenschappelijke benadering, praktijktoepassing onduidelijk;
- geen informatie over benodigde financiële inspanning;
- volgen richtlijnen vraagt veel inspanning en leidt tot hoge kosten;
- problemen met onderdelen zoals de indeling in drie categorieën.

5.2. Algemene analyse

5.2.1. Inhoudelijke evaluatie

5.2.1.1. Betrokken wegen

In *Tabel 4* is aangegeven welke wegen die in de categoriseringsplannen werden betrokken, binnen of buiten de bebouwde kom liggen. De situering is gegeven per type wegbeheerder en voor alle 21 projecten samen.

Betrokken wegen	Provincies	Waterschappen	Gemeenten	Samen
Bibeko en bubeko		1	5	6
Alleen bibeko			5	5
Alleen bubeko	1			1
Deel bubeko		1		1
Deel bibeko en deel bubeko	2	1		3
Alle bibeko en deel bubeko			2	2
Alle bubeko en deel bibeko	1		2	3

Tabel 4. *Situering van de betrokken wegen binnen (bibeko) of buiten (bubeko) de bebouwde kom.*

Als we stellen dat een goede categorisering volgens 'duurzaam-veilig' slechts mogelijk is indien alle wegen binnen het betreffende gebied daarin worden betrokken, lijken slechts 6 van de 21 projecten aan die eis te voldoen. Maar ook als alle wegen binnen of alle buiten de bebouwde kom aan de orde komen, kan eventueel een goed resultaat worden bereikt, mits rekening wordt gehouden met geschikte overgangen op de grens van de bebouwde kommen. In dat geval zijn er nog zes andere projecten die daaraan zouden kunnen voldoen. Bij de resterende negen projecten is een adequate indeling slechts mogelijk als wordt afgestemd op de categorisering door andere betrokken wegbeheerders, en dat is (nog) niet in alle gevallen gebeurd.

5.2.1.2. Gebruik handboek en criteria

Voor het opstellen van de plannen is het handboek niet zo vaak gebruikt (zie *Tabel 5*), meestal omdat het op dat moment nog niet beschikbaar was. In enkele gevallen is het handboek in een later stadium alsnog bij de planvorming betrokken. Blijkbaar kwam het handboek voor velen te laat. Voor zover het handboek wel is gebruikt is slechts driemaal het stappenplan (zo goed als) volledig gevolgd en heeft men de daarin genoemde wensbeelden opgesteld. Het ziet er naar uit dat men naar eigen inzicht gebruik wil maken van het gehele handboek of delen daaruit. Vastgesteld kan worden dat het handboek in dit stadium slechts een bescheiden rol gespeeld kan hebben in de uniformering van de aanpak bij de categorisering.

	Handboekgebruikt	Stappenplan gevolgd	Wensbeelden opgesteld
Ja	4	3	3
Ten dele of ongeveer	6	4	6
Nee	11	13	12
Eigen plan		1	

Tabel 5. *Overzicht van het aantal projecten waarin het handboek gebruikt is, het stappenplan gevolgd is, en wensbeelden zijn opgesteld.*

Bijna alle wegbeheerders gaan uit van de bestaande wegenstructuur en informatie over de functies van de wegen, de huidige en te verwachten verkeersintensiteiten. In sommige gevallen is een eerder uitgevoerd indelingsplan als uitgangspunt gekozen. Toekomstige uitbreidingen zijn nagenoeg altijd in de plannen betrokken.

Eenzijds wijst dit op een realistische aanpak waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van de aanwezige infrastructuur. Anderzijds wijst dit op een instelling die betrekkelijk weinig oog heeft voor mogelijke verbeteringen van de netwerkstructuur en de vormgeving van wegen en kruispunten (dat aspect komt terug bij de bespreking van uitvoering en vormgeving van de wegelementen).

De positie van het openbaar vervoer krijgt vaak aandacht, bij de gemeenten wat meer dan bij de andere wegbeheerders. Dat ligt wel voor de hand omdat mogelijke problemen voor het openbaar vervoer vooral binnen de bebouwde kom kunnen ontstaan bij de inrichting van 30 km/uur-gebieden.

Het gebruik van een ritduurcriterium komt zeven maal aan de orde, maar slechts in drie gevallen kunnen concrete waarden worden genoemd. Blijkbaar speelt dit criterium een ondergeschikte rol en met name voor situaties binnen de bebouwde kom is dat geen probleem omdat daar andere criteria bepalend zullen zijn.

De verkeersintensiteiten worden vaak genoemd als belangrijk gegeven, maar slechts in drie gevallen, één provincie, één waterschap en één gemeente, is er met intensiteitscriteria gewerkt voor de indeling in categorieën. Dat lijkt teleurstellend omdat de inrichting van verkeersluwe gebieden en verblijfsgebieden niet op zinnige wijze mogelijk is als niet wordt gezorgd voor beperking van de hoeveelheid autoverkeer binnen die gebieden. Maar in het handboek worden geen intensiteitscriteria genoemd die bij de categorisering kunnen worden gehanteerd.

De grootte van verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom en van verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom heeft als criterium voor de indeling nauwelijks een rol gespeeld. Slechts in de provincie Gelderland krijgt dit aandacht en streeft men naar maximale grootte van de verkeersluwe gebieden.

Het is niet duidelijk waarom dit aspect zo weinig aandacht krijgt. Bij de functionele eisen in het handboek is het realiseren van zo groot mogelijke verblijfsgebieden de eerstgenoemde eis.

Overige aspecten, zoals de bereikbaarheid voor hulpdiensten, krijgen wisselend aandacht en financiële argumenten worden niet vaak genoemd als belangrijk criterium voor de indeling. Wel wordt vaak verondersteld dat dit aspect in een later stadium van belang zal worden.

Samengevat betekent dit dat er binnen de groep geselecteerde projecten wel een redelijke overeenstemming bestaat als het gaat om het rekening houden met de bestaande verkeerssituatie en voorzieningen maar dat het vaak niet zo duidelijk is welke methoden en criteria voor de indeling in feite werden gehanteerd. Het tijdstip waarop de indeling tot stand kwam, de fase waarin het proces verkeert en de (on)mogelijkheid om het handboek te gebruiken zijn van invloed geweest en mede daardoor is er nog geen sprake van uniformiteit. Het ligt voor de hand dat deze verschillen de resultaten hebben beïnvloed, maar het is moeilijk vast te stellen in welke mate.

5.2.1.3. *Gekozen indelingen en vormgeving*

Als de uniforme inrichting van de infrastructuur een belangrijke voorwaarde van 'duurzaam-veilig' mag worden genoemd, dan is aan die voorwaarde nog lang niet voldaan. Binnen de geselecteerde projecten worden vaak de gebruikelijke categorieën genoemd, maar voor het overige is de overeenstemming gering. Men kiest soms wel, soms niet voor stroomwegen binnen de bebouwde kom. En buiten de kom hebben die wegen soms wel en soms geen rijbaanscheiding. Bij elke categorie komt het voor dat men meerdere typen onderscheidt en dat onderscheid is ook steeds weer verschillend. De bijbehorende maximumsnelheden zijn ook niet altijd hetzelfde.

Gebiedsontsluitingswegen hebben soms een harde, soms een zachte en voor de rest geen enkele rijbaanscheiding. Fietsvoorzieningen op die wegen zijn vaak wel aanwezig of gepland maar kunnen dan ook in elke variant voorkomen, van fietssuggestiestrook tot vrijliggend fietspad.

De verschillen binnen de erftoegangswegen lijken wat kleiner, met name binnen de kom.

Kijken we naar de kruispuntoplossingen dan is het duidelijk dat ook daar veel variatie aanwezig is. En in een aantal gevallen lijkt men het niet zo essentieel te vinden om daaraan veel aandacht te besteden. Meestal is er wel aandacht voor de overgangen van GOW's naar verblijfsgebieden binnen de kom en kiest men vaak tussen voorrangskruising en inritconstructie.

Geconstateerd kan worden dat de behoefte aan 'maatwerk' sterker is dan de wens tot uniforme oplossingen te komen.

Als complicerende factor komt daar nog bij dat men inmiddels vaak bezig is met de voorbereidingen voor het Startprogramma Duurzaam Veilig en de daarbij behorende verdeling in verkeersaders en verblijfsgebieden.

Waardoor ook potentiële GOW's en potentiële ETW's in de opsommingen voorkomen.

Bij de indeling is de interesse van de wegbeheerder in de verdeling van de weglengte over de gekozen categorieën en wegtypen niet groot. In de meeste gevallen is die verdeling niet bekend waarbij de waterschappen een gunstige uitzondering vormen.

Ook de belangstelling voor de grootte van gebieden is gering, zoals reeds eerder was geconstateerd. Uit een beperkte hoeveelheid informatie kan

worden afgeleid dat de grootte van verblijfsgebieden binnen de kom zich grotendeels beweegt in de range van ruim 10 tot circa 100 ha. Enkele genoemde waarden voor verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom bieden geen houvast.

5.2.1.4. *Specifieke maatregelen*

Om tot een werkelijk duurzaam-veilige infrastructuur te komen is het noodzakelijk dat aan een aantal essentiële facetten aandacht wordt besteed. Voor dit project is bij de inventarisatie gevraagd naar een drietal onderwerpen die als kenmerkend werden beschouwd voor de vraag hoe serieus men de categorisering wil aanpakken. Het gaat dan om het weren van doorgaand verkeer in verblijfs- en verkeersluwe gebieden, het opheffen van de erftoegangsfunctie van gebiedsontsluitingswegen en maatregelen om de snelheid te beheersen.

Het eerstgenoemde onderwerp wordt bijna algemeen als probleem gesignaleerd dat in meerdere of mindere mate voorkomt. En vaak wil men daarvoor maatregelen treffen, maar in de helft van de gevallen wordt niet aangegeven welke maatregelen men kiest. Als wel maatregelen worden genoemd dan blijken die te variëren met de ernst van het probleem. Genoemd worden bijvoorbeeld bewegwijzering, snelheidsremmers, aangepaste reistijdverdeling, en rigoureuze maatregelen in de vorm van een knip, bussluis of AFA. Blijkbaar kent men voor dit probleem diverse oplossingen die tot het gewenste doel kunnen leiden.

Iets dergelijks geldt ook voor de snelheidsmaatregelen waarvoor nagenoeg alle beschikbare infrastructurale middelen worden genoemd. Zoals drempels, plateau's, asverspringingen, lokale wegversmallingen, (mini)rotondes en wisselend parkeren. Soms wordt eenvoudig gemeld dat men kiest voor 'alle bekende maatregelen' of heeft men nog geen keus gemaakt.

De erftoegangsfunctie van gebiedsontsluitingswegen blijkt een probleem van een andere orde. In enkele gevallen komt het niet voor, maar meestal wordt het wel als een min of meer belangrijk knelpunt gezien. Soms worden geschikte maatregelen genoemd zoals de aanleg van parallelwegen en/of de vermindering van het aantal aansluitingen. Maar in de meeste gevallen ziet het er naar uit dat er weinig zal gebeuren. En dat thema wordt in allerlei toonaarden bezongen zoals:

- Het probleem heeft nog geen aandacht gekregen.
- Er zijn nog geen geschikte maatregelen gevonden.
- Het probleem wordt geaccepteerd.
- Het is moeilijk oplosbaar.
- Er is geen pasklare oplossing.
- Er wordt pragmatisch mee omgegaan.
- Een afdoende oplossing is niet uitvoerbaar.
- Er is gebrek aan ruimte en financiën.
- We zoeken politieke consensus.

Blijkbaar heeft men niet de moed of de mogelijkheden dit probleem op adequate wijze aan te pakken. Maar dat betekent wel dat aan één van de essentiële vereisten voor een duurzaam-veilige categorisering, de monofunctionaliteit van de wegen, niet zal worden voldaan.

5.2.2. *Proces-evaluatie*

5.2.2.1. *Planvorming en inspraak*

Bij het opstellen van de plannen is er soms sprake van een specifiek plan voor de categorisering, maar in een aantal gevallen betreft het een onderdeel van een uitgebreider plan, bijvoorbeeld een VVP. In enkele gevallen was al eerder een indeling gemaakt die nu is bijgesteld op basis van nieuwere inzichten en richtlijnen. Ook het Startprogramma Duurzaam veilig was soms aanleiding om de plannen te herzien en het planproces te versnellen.

Bij 14 van de 21 plannen werd een adviesbureau ingeschakeld.

De duur van het planproces kan sterk variëren, onder meer afhankelijk van de wijze waarop de inspraak werd geregeld. De opgegeven waarden variëren van een half tot drie jaar. De planvorming is overigens nog niet in alle gevallen afgerond, terwijl andere wegbeheerders al zijn begonnen met de uitvoering.

Bij de provincies en de waterschappen is de categorisering steeds afgestemd op die van andere wegbeheerders binnen of grenzend aan het beheersgebied; bij de gemeenten heeft dat (nog) niet altijd plaats gevonden.

De vraag wie bij de planvorming worden betrokken en in welk stadium, wordt zeer wisselend beantwoord. Beroepsmatig betrokkenen, zoals hulpdiensten en openbaar vervoer, worden vaak wel in een vroeg stadium bij het proces ingeschakeld. Bij belangengroeperingen is de situatie meer gevarieerd en met de betrokken bewoners wordt soms vanaf het begin en soms pas in een later stadium overleg gevoerd. In een aantal gevallen zijn bewoners in het geheel niet bij de planvorming betrokken of moet dat overleg nog plaats vinden. Ook de wijze waarop (vertegenwoordigers van) bewoners bij het planproces worden betrokken varieert van 'mee laten denken voordat het feitelijke ontwerpproces begint' via 'inspraak geven bij de nadere invulling en detaillering' tot 'achteraf voorlichting geven over de uitkomsten'.

5.2.2.2. *Ervaringen en evaluatie*

Ook de vermelde ervaringen met het *planvormingsproces* zijn zeer gevarieerd. Er worden uitgesproken positieve ervaringen gemeld, onder andere waar het een brede aanpak en inspraak betreft. Maar niet in alle gevallen waarbij velen en vele groeperingen werden geraadpleegd, wordt het verloop van het planproces positief beoordeeld. Ook negatievere geluiden komen voor, waarbij uitdrukkingen worden gebezigd als: moeizaam, weerbarstig, gebrek aan kennis en ervaring, nog te weinig duidelijkheid over de concrete invulling van 'duurzaam-veilig' of een enkel geval van tegenwerking.

De ervaring met de *uitvoering* van maatregelen is nog maar van beperkte omvang en heeft eerder te maken met technische aspecten dan met de typisch duurzaam veilige uitvoering van de infrastructuur. Echte evaluatie van de categorisering heeft dan ook nog niet plaats gevonden. Wel zegt een aantal wegbeheerders plannen te hebben om te zijner tijd een evaluatie uit te voeren. Die evaluatie wordt soms als een eenmalige gebeurtenis gezien, die bijvoorbeeld na twee of drie jaar zal plaats vinden, soms als een

continu proces ('vinger aan de pols houden'). In één geval werd gemeld dat de zogenaamde nulmetingen reeds zijn uitgevoerd.

Maar het komt ook vaak voor dat men denkt geen mogelijkheden te hebben voor een geschikte evaluatie.

5.2.2.3. Beoordeling handboek

Bekijken we de opvattingen over het handboek, dan blijkt dat bijna alle 'gebruikers' maar ook drie 'niet-gebruikers' een mening hebben gegeven. De meningen zijn gerubriceerd naar (overwegend) *positief*, *gemengd* als er zowel positieve als negatieve aspecten werden genoemd, en (overwegend) *negatief*. In *Tabel 6* is die indeling weergegeven als functie van het gebruik van het handboek.

Handboek gebruikt	Overwegend positief oordeel	Gemengd oordeel	Overwegend negatief oordeel	Geen oordeel
Ja		2	2	
Ten dele of ongeveer	2	2	1	1
Nee	1	1	1	8

Tabel 6. *Meningen over het handboek bij gebruikers en niet-gebruikers.*

Van de twaalf beoordelingen houden positieve en negatieve elkaar ongeveer in evenwicht. Ook lijkt het oordeel niet sterk afhankelijk van de vraag of men het handboek al of niet heeft gebruikt. Een positief oordeel komt niet voor bij degenen die het handboek zo volledig mogelijk volgden, maar we moeten hierbij bedenken dat het om zeer kleine aantallen gaat.

Bij de positieve beoordelingen worden de opzet, de technische benadering, en de duidelijkheid genoemd. Daarnaast de ervaring dat het handboek geschikt is als richtlijn, als naslagwerk en als 'zeef' voor de verdere invulling van de plannen.

De meer negatieve beoordelingen spreken over gebrek aan begrijpelijkheid en toepasbaarheid in de praktijk, te ingrijpend en daardoor te kostbaar, te ongenueanceerd. Men mist daarnaast informatie over de financiële gevolgen. Slechts in één geval werd het handboek als 'volstrekt onbruikbaar' gekwalificeerd, maar dat blijkt het gevolg te zijn van andere opvattingen over de functionele eisen van 'duurzaam-veilig'.

Samenvattend kan worden gesteld dat een aanpassing van de opzet en nadere concretisering van de aanbevelingen welkom zijn.

6. Discussie

Bij de bestudering van de uitkomsten van deze inventarisatie is er één kwalificatie die zich steeds weer op de voorgrond dringt: de grote variatie. Die variatie heeft betrekking op bijna alle aspecten, de werkwijze de gevolgde procedures, het betrekken van anderen in de planvorming, de duur van het planproces, het stadium van planontwikkeling en de mate van detaillering. Maar ook op de inhoudelijke gevolgen zoals de gekozen categorieën, de daarbij gehanteerde criteria, de uitvoering en vormgeving van de infrastructuur en de meer of minder consequente toepassing van de 'duurzaam-veilig'-principes. Zijn er aanwijsbare oorzaken voor deze diversiteit?

Op de eerste plaats kan een factor worden genoemd die te maken heeft met de betrokkenen. In deze steekproef zijn verschillende soorten wegbeheerders opgenomen, variërend van enkele grote provincies tot kleine gemeenten met slechts ruim 10.000 inwoners. Deze verschillen in type wegbeheerder, in schaalgrootte en wellicht ook in persoonlijke opvattingen, kunnen er toe leiden dat er grote verschillen bestaan in opvattingen over categorisering. Daar komt nog bij dat bij het opstellen van de plannen tenminste tien verschillende adviesbureaus werden ingeschakeld. Voor het overleg en de inspraak zijn soms weinig, soms veel personen en instanties betrokken, en ook nog in verschillende stadia van de planontwikkeling.

Een tweede factor heeft te maken met de tijd. Het startpunt van de planontwikkeling was nogal verschillend, evenals de tijdsduur. Daardoor had men te maken met meer of minder gewijzigde opvattingen over de categorisering en bijkomende zaken. En dat had ook gevolgen voor de mogelijkheid al of niet gebruik te kunnen maken van het in april 1997 verschenen handboek.

Als derde factor kunnen de omstandigheden worden genoemd. Sommige wegbeheerders hebben te maken met een wegennetwerk dat in een aantal opzichten al enigszins voldoet aan de eisen van 'duurzaam-veilig', zoals de jonge gemeente Almere. Bij vele andere was dat in mindere mate het geval. En dan hangt het van allerlei omstandigheden af hoeveel inspanning het kost om aan de eisen te voldoen. Een wegbeheerder met uitsluitend erftoegangswegen zal daar minder moeite mee hebben dan een wegbeheerder die vele kilometers GOW moet aanpassen en alternatieven moet zoeken voor parkeren en erftoegangen. En daarbij ontbreekt het nogal eens aan feitelijke en/of financiële ruimte om doeltreffende maatregelen te kunnen uitvoeren.

De vierde factor betreft een aantal zaken die men de 'uniformerende middelen' zou kunnen noemen. Het bereiken van consensus over hoe het zou moeten is één van die middelen, en bij 'duurzaam-veilig' is dat stadium nog niet bereikt. Een ander belangrijk middel betreft richtlijnen en aanbevelingen. Een handboek is inmiddels verschenen maar kwam voor sommigen te laat en bovendien is het nog te vrijblijvend als het om de concretisering gaat. Ook de autonomie van de wegbeheerder speelt hierbij een rol. Hij kan in het algemeen naar eigen inzicht handelen, en dat betreft

zowel belangrijke delen van het planproces als de inhoudelijke invulling van de categorisering. Voor zover er op dat gebied geen wettelijke voorschriften bestaan kan uniformering nog wel eens worden bereikt via een subsidie-maatregel, waaraan formeel of informeel bepaalde voorwaarden worden verbonden. Buiten de demonstratieprojecten is dat type maatregel eerst bij het Startprogramma Duurzaam Veilig toegepast en was daardoor bij de hier besproken categoriseringsplannen nog nauwelijks aan de orde.

Een volgende vraag kan zijn in welk opzicht die geconstateerde variatie nadelig is. Voor wat betreft de variatie in de aanpak en werkwijze hoeven de gevolgen niet per definitie negatief te zijn. Misschien zullen wegbeheerders dankbaar gebruik maken van aanbevelingen voor de aanpak, maar een zelf gekozen opzet voor de planontwikkeling hoeft nog niet tot belangrijk afwijkende uitkomsten te leiden.

Variatie in de uitkomsten kan ernstiger zijn, en daarvoor is het van belang na te gaan waar uniformiteit geboden is of tenminste gewenst en in welke situaties zonder enig bezwaar diversiteit toegestaan kan worden.

In het algemeen is uniformiteit een belangrijk basisbegrip binnen een duurzaam-veilige infrastructuur. Dat heeft te maken met snelle herkenning van de betreffende wegcategorie, kruispunttype en geldende verkeersmaatregelen (zoals toegelaten verkeerssoorten, voorrangregelingen en maximum toegestane snelheid). Uniformering van typen en uitvoeringen zal leiden tot meer uniform verkeersgedrag en verhoogt mede daardoor de voorspelbaarheid. En versnelt wellicht het leerproces bij de minder ervaren weggebruiker.

Een snelle herkenning en voorspelbaarheid van situaties en verkeersgedrag krijgt een groter gewicht naarmate de rijnsnelheden hoger zijn, dus op stroom- en ontsluitingswegen. Op erftoegangswegen zal grotere variatie weinig problemen opleveren zolang ze niet met gebiedsontsluitingswegen kunnen worden verward. Maar kijken we naar de verschillen die in de 21 projecten in dat opzicht aan de orde komen op SW's en GOW's, dan is het duidelijk dat gebrek aan uniformiteit in type rijbaanscheiding, aanwezigheid en type fietsvoorziening, en type kruispunt zeker nadelige gevolgen kan hebben.

Uniformiteit is één aspect, de keuze van werkelijk veilige oplossingen een ander. En ook in dat opzicht heeft men nogal wat steken laten vallen.

Enkele voorbeelden in willekeurige volgorde:

- geen rijbaanscheiding op stroomwegen;
- toelaten van langzaam verkeer op ontsluitingswegen en zelfs op een stroomweg buiten de kom;
- handhaven van erftoegangen aan ontsluitingswegen;
- toepassing van voorrangskruisingen waar een rotonde de aangewezen oplossing zou zijn;
- geen aandacht voor de aansluitingsdichtheid van ETW's op GOW's.

Ook bij deze keuzen zal meegespeeld hebben dat uitgewerkte richtlijnen die algemeen geaccepteerd zijn, nog niet beschikbaar waren.

Een laatste aspect betreft de 'netwerkbenadering' van het categoriseringsproces. Bij de netwerkaanpak wordt niet alleen gelet op een aantal kenmerken van het betreffende wegvak (functie, vormgeving, intensiteit), maar wordt ook gelet op de situering binnen het wegennetwerk ten opzichte van de andere betrokken wegen en wegvakken. Bij de geïnventariseerde projecten is in feite steeds sprake geweest van een netwerkbenadering en

komt een zuiver tabellarische aanpak niet voor. Maar het is de vraag of men de mogelijkheden van een netwerkbenadering wel volledig heeft uitgebuit. De geringe kennis over de grootte van gebieden en de verdeling van de weglengte over de verschillende categorieën, is daarvoor een aanwijzing. En ook werd nauwelijks aandacht besteed aan de mogelijkheden om doorgaand verkeer te weren door keuze van een uitgekiend systeem van verdeling van aansluitingen van een gebied op de aangrenzende GOW's. En dat hangt weer samen met de eerder genoemde dichtheid van het aantal aansluitingen.

Die beperkte netwerkbenadering heeft wellicht ook tot gevolg dat er weinig wordt vermeld over de keuze van een goed gesloten netwerk van zoveel mogelijk rechtstreekse fietsverbindingen.

Tot slot van deze discussie het handboek. Zoals uit het betreffende overzicht blijkt is bij vier projecten het handboek zo goed als volledig gevolgd en bij zes andere projecten ten dele. Van deze tien 'gebruikers' geven er negen hun oordeel over het handboek, naast drie anderen die het blijkbaar wel kennen maar niet hebben gehanteerd. Het is niet eenvoudig om uitsluitend uit die beperkte beoordeling af te leiden hoe het handboek zou kunnen worden verbeterd. Maar rekening houdend met het commentaar en andere uitkomsten van dit onderzoek wordt toch wel duidelijk dat er verbeteringen mogelijk zijn. Deze wijzen in de richting van:

- vereenvoudiging: het uitgebreide stappenplan en het opstellen van een groot aantal wensbeelden lijkt voor de gebruikers iets te veel van het goede.
- praktijkgerichtheid: men heeft begrip voor de theoretische onderbouwing van de operationele eisen met behulp van de functionele eisen, maar eigenlijk klinkt in de opmerkingen het verzoek om zonder omwegen aan te geven hoe de infrastructuur moet worden ingericht.
- uitwerking: het niveau van de aanbevelingen is ten dele nog te abstract; vermoedelijk leest men liever dat er op een gegeven locatie een rotonde of een plateau moet komen dan 'snelheidbeperkende maatregelen'.
- indeling in drie categorieën; veel wegbeheerders hebben behoefte aan een onderverdeling van de categorieën.

Bij een herziening van het handboek is aan deze wensen tegemoet te komen, maar bij deze wens past een kanttekening. Zo exact mogelijk aangeven welke oplossing de voorkeur verdient is gewenst in alle gevallen waarin uniformiteit van belang wordt geacht, dus met name in SW's en GOW's. Bij de vormgeving en inrichting van straten in verblijfsgebieden zou men wat terughoudender kunnen zijn, zolang het niet gaat om de kenmerken die bepalend zijn voor het herkennen van de wegcategorie. En bij het herzien van het handboek kan de keuze van de kenmerken die in dat opzicht essentieel zijn, wellicht ook nog eens ter discussie worden gesteld. Een onderverdeling van categorieën kan worden opgenomen in het handboek voor zover dat reëel en zinvol is, zoals bijvoorbeeld twee typen stroomweg buiten de bebouwde kom. Alleen een onderverdeling volgens richtlijnen kan ervoor zorgen dat de gewenste uniformiteit en herkenbaarheid tot stand komt. Waar onderverdeling ongewenst is, dient dat ook duidelijk aangegeven te worden.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1. Conclusies

Bij de betrokken 21 categoriseringsprojecten is in veel opzichten een grote diversiteit geconstateerd, zowel bij de wijze van aanpak als bij de uitkomsten.

De variatie die betrekking heeft op bij de indeling betrokken wegen, de toegepaste categorisering en de gekozen vormgeving van wegen en kruispunten is veel groter dan uit een oogpunt van 'duurzaam-veilig' gewenst is.

De verschillen in werkwijze en resultaten worden veroorzaakt door een complex van factoren die te maken hebben met verschillen tussen het type wegbeheerder, de betrokken adviseurs, het tijdstip van de planvorming, de omstandigheden en een tekort aan 'uniformerende middelen'.

Slechts een deel van de betrokken wegbeheerders heeft volledig of gedeeltelijk gebruik gemaakt van het 'Handboek Categorisering wegen op duurzaam-veilige basis'. Indien categoriseringsplannen werden opgesteld na het verschijnen van het handboek, is daar in bijna alle gevallen ook gebruik van gemaakt.

Men oordeelt verschillend over de opzet van dit handboek en de aanbevelingen hierin.

De introductie van de duurzaam-veilige aanpak heeft veel wegbeheerders ertoe gebracht (meer) aandacht aan de verkeersveilige inrichting van de infrastructuur te besteden en te kiezen voor een systematische categorisering van de wegen. Maar niet alle bij dit onderzoek betrokken wegbeheerders bleken bereid of in staat de intensieve aanpak te kiezen die voor een duurzaam-veilige categorisering vereist is. Dit blijkt uit de keuze van criteria en van essentiële maatregelen.

7.2. Aanbevelingen

Het is gewenst dat het handboek wordt herzien. Hierbij worden de volgende aanbevelingen gegeven:

- wat minder aandacht besteden aan de theoretische achtergronden; geïnteresseerden kunnen die informatie elders vinden;
- sterke vereenvoudiging van de aanbevolen werkwijze, waardoor de kans groter wordt dat men de aanbeveling ook opvolgt;
- aandacht besteden aan de netwerkbenadering en de daarvoor belangrijke aspecten, zoals grootte van gebieden, aansluitingsdichtheid en weren van doorgaand verkeer;
- nagaan in hoeverre aan de gewenste onderverdeling van categorieën tegemoet kan worden gekomen;
- concreter aangeven welke uitvoering en vormgeving van wegen, kruispunten en overgangen past bij de verschillende wegcategorieën;
- heroverwegen van de kenmerken die bepalend zijn voor het onderscheid naar wegcategorie;

- in globale zin aandacht besteden aan het kostenaspect van de categorisering.

Er zou meer aandacht besteed moeten worden aan de mogelijkheden om tot een werkelijk duurzaam-veilige en meer uniforme infrastructuur te komen. Naast de aanpassing van het handboek en andere richtlijnen voor de uitvoering van wegen kan onder meer worden gedacht aan opleiding van adviseurs, toepassing van 'audits' en eventueel uitbreiding of aanpassing van wettelijke regels.

Het lijkt gewenst dat door doelgericht onderzoek en overleg meer consensus wordt bereikt over de wijze waarop een duurzaam-veilige infrastructuur dient te worden ingericht.

Literatuur

BVA (1998). *Integrale wegennetvisie Provincie Gelderland*. Rapport pwg-713. Bureau voor Verkeerskundige Advisering, Raalte.

CROW (1997). *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel I (Voorlopige) functionele en operationele eisen*. Publicatie 116. CROW.

Goudappel Coffeng (1998). *Waterschap De Waterlanden, Verkeersveiligheidsplan deel 1, Categoriseringsplan*. Goudappel Coffeng, Deventer.

Minnen, J. van (1998). *Regiotoets voor duurzaam-veilige wegcategorisering; Deel 1: inventarisatie*. A-98-8. SWOV, Leidschendam. [Niet openbaar].

Bijlage 1

Gegevensoverzicht per project in provincies

Provincies (1)			
INHOUDELIJK		Drenthe	Overijssel
categorisering betreft		SW + GOW bubeko en SW bibeko	alle wegen bubeko traversen bibeko
adviezen/handleidingen		SWOV-rapport, mob.plan 1992 en samenwerkingsplan Noorden	voorstel adviesbureau
handboek gebruikt		nee, nog niet beschikbaar	ja
stappenplan gebruikt		nee	in grote lijnen
wensbeelden opgesteld		fiets en OV	nee
andere wensbeelden		ja	nvt
wensbeelden conflicterend		nee	nvt
een dominante			
gebruikt zijn		H-B relaties per vervoerwijze ritduur (waarden ??)	huidige en geprogn. int. per vervoerwijze
financ. arg. gebruikt bij keuze		belangrijke invloed	bestaande wegenstructuur niet in dit stadium
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen		probleem ja (welke ?)	probleem ja (welke ?)
hulpdiensten en OV		niet bestudeerd wel meegenomen	bestudeerd belangrijke rol gekregen
erfontsluitingsfunctie GOW		geen probleem	probleem; nog niet veel aandacht aan besteed
indeling buiten		3 bekende categorieën 250 km stroomweg 60% GOW (van prov. wegen?)	4 cat.: SW, GOW A en B en ETW; geen verdeling van lengten bekend max. 15 km ²
grootte gebieden			
bibeko			
grootte gebieden		max. 75km ² (is bubeko ??)	
uitvoering bubeko; (snelh.bep. voorz.)	SW GOW ETW	gescheiden rijbanen of enkelbaans met asmarkering enkelb., zonder asmarkering (drempels + asverspr.) enkelbaans met fietspaden of fietsstroken (drempels)	gescheiden rijbanen A: enkelb. + parallelweg B: enkelb. + fietsp./strook enkelb. + fiets(sug)strook (conform richtlijnen)
kruisp.bubeko	SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	ongelijkvl. of voorrangskr. voorrangskruising rotonde uitritconstructie	ongelijkvloers rotonde gelijkwaardig (niet vermeld)

Provincies (1, vervolg)

PROCES	Drenthe	Overijssel
uitvoering door	provincie samen met gemeenten	onderzoeksbureau van de Provincie
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming	1996 1,5 jaar	december 1996 is aan college van GS voorgelegd ca. 1,5 jaar
uitvoering	gestart	
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken	drie noordelijke provincies, rijk en gemeenten ROV's, OV-maatschappijen, politie brandweer en overige hulpdiensten ANWB, enfb, bewoners en belangen- organisaties	rijk, provincies en gemeenten ROV's, OV-maatschappijen, bedrijven politie, openbare diensten ANWB, Rover, enfb, BOVAG Staatsbosbeheer (nog niet met bewoners)
ervaringen met planvorming	positief	planvormingsproces is 'weerbarstig'; grote problemen van de kant van de verladers
ervaringen met uitvoering	loopt goed, voorzover van toepassing	
mening over handboek	waardering over opzet twijfels over begrijpbaarheid als gevolg van verwarrend woordgebruik	instemming met technische benadering missen richtlijnen voor de benadering van betrokkenen aanpak volgens handboek leidt tot veel obstakels en hoge kosten

Provincies (2)

INHOUDELIJK	Gelderland	Zeeland
categorisering betreft	1200 km prov. weg waarvan 120 bibeko	alle wegen bubeko
adviezen/handleidingen	eigen visie + adviesbureau	ervaring demoproj. WZV (+ adviesbureau??)
handboek gebruikt	nee, nog niet verschenen	ja
stappenplan gebruikt	nee	ja
wensbeelden opgesteld anders	nee	alleen autoverkeer
wensbeelden conflicterend een dominante	streefbeelden naar thema's nvt nvt	nvt nvt
gebruikt zijn	best. wegenstr. + intensiteiten max. grootte luwe gebieden ritduur- en intens.criteriã	bestaande wegenstructuur toekomstige ontwikkelingen
financ. arg. gebruikt bij keuze	mede bepalend in sommige gevallen	op de achtergrond
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	(blijkbaar) via betere reistijdverdeling	probleem zullen hier en daar maatregelen nemen
hulpdiensten en OV	meegenomen; daardoor soms aanpassingen; geen ritduur gebruikt	niet bestudeerd in vooronderzoek belangrijke rol gekregen in demonstr.project
erfonthluitingsfunctie GOW	is knelpunt; aanpak via conc. aansluitingen en aanleg parallelwegen (niet overal)	is een (financieel) probleem nog geen besl. over aanpak
indeling buiten	4 cat.: SW, ontsluitingswegen, gebiedstoegangsstraten en erfthoegangsstraten; L onbekend	3 bekende categorieën indeling niet bekend (weinig SW, veel ETW)
grootte gebieden	niet bekend	niet bekend
bibeko	als bubeko	
grootte gebieden		
uitvoering bubeko; (snelh.bep. voorz.)	SW harde rijbaanscheiding ontsl.weg: 2 x 1; moeilijk GOW overrijdbare scheiding GTS: enkele rijbaan; geen asmarkering; fietspaden of stroken ETW ETS: enkele rijbaan; geen asmarkering, geen fietsv. (plateau's, rotondes, drempels en lokale wegversmallingen)	gescheiden rijbanen enkelbaans met asmarkering en vrijliggende fietspaden (zoals op rondweg Oostburg) enkel zonder asmarkering en fietspaden of stroken (drempels en lokale versmallingen)
uitvoering bibeko:	ongeveer als bubeko	
kruisp.bubeko	SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	ongelijkvloers rotonde rotonde (niet vermeld)
opmerkingen	merkwaardige afleiding van maaswijdte uit ritduurcriteriã	

Provincies (2, vervolg)

PROCES	Gelderland	Zeeland
uitvoering door	Provincie Gelderland, in samenwerking met adviesbureau	Directie Zeeland van Rijkswaterstaat in samenwerking met adviesbureau
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming	maart 1995 via opname in PVVP eind 1997 bijna 3 jaar	is in eindfase ruim 2 jaar (vooronderzoek)
uitvoering	dient als toetsingsinstrument er is effectschatting gemaakt t.b.v. prioriteitstelling	
afstemming op plannen van	5 regio's in de provincie	Waterschappen
verder (via inspraak) betrokken	formele inspraak via de besluitvorming door GS; zou in 1999 gereed komen wel informeel overleg gehad met KvK, milieugroeperingen en wat formeler via het ROV	gemeenten met OV-maatschappijen, politie, brandweer en overige hulpdiensten zal nog plaats vinden; met bewoners en belangenorganisaties bij de uitwerking van de plannen
ervaringen met planvorming	nadere detaillering nodig, nu voor het startprogramma	planvormingsproces is moeizaam de theorie is wel duidelijk, maar zoeken naar geschikte toepassingen in de praktijk
ervaringen met uitvoering		
mening over handboek	niet gebruikt	goed handvat, kan dienen als 'zeef' bij de verdere invulling problemen voorzien bij de toepasbaarheid
opmerking	meer mogelijkheden gewenst voor de realisering van 60 km gebieden, bijv. via subsidies	

Bijlage 2

Gegevensoverzicht per project in waterschappen

Waterschappen				
INHOUDELIJK		Alblasserwaard	De Groote Waard	De Waterlanden
categorisering betreft		waterschapswegen bubeko	alle wegen in beheer, ca. 400 km bubeko maar in feite alle wegen	waterschapswegen bubeko en hoofdverbindingen bibeko ca. 400 km
adviezen/handleidingen		adviesbureau en een publiek. van RWS uit 1994	adviesbureau	adviesbureau
handboek gebruikt		nee, nog niet beschikbaar	,ja, voor indeling	nee, nog niet verschenen
stappenplan gebruikt		nee	nee	
wensbeelden opgesteld		nee	nee	ja
wensbeelden conflicterend		nvt	nvt	enigszins
een dominante		nvt	nee, gelijkwaardig	evenwichtige oplossing
gebruikt zijn		bestaande wegenstructuur ritduur, maar niet via criteria	plan van 1995 obj. en subj. onveiligheid intensiteiten, snelheden fietsverbindingen; OV	best. wegenstructuur inventarisatie knelpunten ritduur- en intens.criteri
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie		nog geen rol gespeeld; wel enigszins bij de inrichting	niet zo zeer op de keuze van categorieën	nee; wel een als bijkomend argument
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen		probleem ja; nog niet bekend welke	probleem stappenplan: pull en push, bewegwijzering en eventueel afsluiten	ja snelheidsremmers of AFA's
hulpdiensten en OV		niet bestudeerd geen rol gespeeld bij keuze van de functie van wegen	bestudeerd ritduur voor hulpdiensten 5 à 6 minuten	problemen gesignaleerd en maatregelen nodig; geen invloed op categorisering
erfontsluitingsfunctie GOW		geen probleem (alleen ETW's)	soms een probleem ten dele maatregelen, ten dele geaccepteerd	heel beperkt probleem, weinig GOW; heeft nog geen aandacht gekregen
indeling buiten de kom		ETW A (15%) b > 5 m ETW B (85%) b < 5 m	3 cat.: GOW en 2 x ETW GOW: ca. 45 km (Prov.) ETW A: ca. 190 km ETW B: ca. 100 km	in totaal 5 categorieën stroomweg A en B GOW A = regionaal GOW B = lokale functie ETW GOW 10 km, ETW 390 km tot 50 km ² (theoretisch)
grootte gebieden			tot ca. 20 km ²	
indeling binnen de kom				2 type GOW (70 en 50) 3e type GOW -> later ETW en ETW
uitvoering bubeko; (snelh.bep. voorz.)	SW GOW ETW	A: zonder asmarkering breedte > 5m; vrijligg. fietsp. (plateau's op kruisingen) B: zonder asmarkering breedte < 5m; geen fietsv. (verkeerdrempels + lokale wegversmallingen)	enkelb. + vrijliggend fietspad of geen fietsers A: enkelbaans, belijning, bebakening, fiets-suggestiestroken B: enkelbaans zonder markering etc.	rijbaanscheiding evt. parallelvoorziening scheiding rijrichtingen parallelweg enkelbaans; fietsers op rijbaan of op fietsstroken
kruisp.bubeko	SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	A en A-B: minirotonde B: gelijkwaardig	ongelijkvloers rotonde (of VRI) voorrang, soms rotonde evt. poortconstructie gelijkwaardig; bij hoge uitzondering voorrang	ongelijkvloers met voorrang voorkeur voor rotonde voorrang, evt. rotonde gelijkwaardig
opmerkingen		alleen 2 typen ETW is geen volledige categorisering	landbouwverkeer op ca. 50% van de GOW's	Bij GOW B wordt langzaam verkeer beperkt toegelaten

Waterschappen (vervolg)

PROCES	Alblasserwaard	De Groote Waard	De Waterlanden
uitvoering door	waterschap in samenwerking met adviesbureau	waterschap, samen met adviesbureau	waterschap in samenwerking met adviesbureau
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming	in 1997 ca. 2 jaar	in 1995 al gestart oktober 1998 ca. 2 x een half jaar	begin 1996 door AB, juni 1997 ca. 1,5 jaar
uitvoering	vanaf eind 1997 bezig	ca. 5% is gerealiseerd plannen eerst verder uit te werken	
evaluatie		zal t.z.t. plaats vinden als continu proces	er zijn al nulmetingen uitgevoerd
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken	rijk, provincie en gemeenten adviseurs, brandweer, politie, OV-maatschappijen, belangenorganisaties en bewoners	provincie en gemeenten politie, busmaatschappij; inspraak (voorlichting) volgt nog	betrokken wegbeheerders wegbeheerders en Hoogheemraadschap; omliggende gemeenten; inspraak bewoners komt bij de inrichting aan de orde
ervaringen met planvorming	informatieverzameling bij derden is moeizaam verlopen	het duurde te lang voordat duidelijk was hoe DV vorm moet krijgen; te veel tijd besteed aan de organisatie. problemen met indeling in slechts 3 categorieën	redelijk goed; brede aanpak heeft goed gefunctioneerd
ervaringen met uitvoering			problemen met zakkende drempels door zachte grond ook trillingsproblemen AFA's storingsgevoelig en vragen veel werk
mening over handboek	richtlijnen ongenueanceerd; 'niet zaligmakend'; kritiek op onderdelen; richtlijnen en inrichtingseisen niet aan de praktijk getoetst?	volstrekt onbruikbaar maatwerk nodig centraal geleid uniform systeem werk niet de gedachte van mono- functionaliteit is niet reëel	(niet gebruikt)
opmerking		meer fiscalisering nodig	meer zorg besteden aan draagvlak voor inrichting gebieden als veiligheid, verkeersleefbaarheid of bij toename woonfunctie

Bijlage 3

Gegevensoverzicht per project in gemeenten

Gemeenten (1)			
INHOUDELIJK	Wieringermeer	Montfoort	Bergen (L)
categorisering betreft	alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom (bibeko betreft 4 kernen)	alle gem wegen buiten de kom + 2 prov. wegen en deel binnen de kom	alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom 51 km bi en 141 km bu
adviezen/handleidingen	voorstel adviesbureau rekening gehouden met het Streekplan	voorstel adviesbureau	voorstel adviesbureau in kader nieuw VVP
handboek gebruikt	nee	nee	nee, ook niet echt bekend
stappenplan gebruikt	nee	nee	nee
wensbeelden opgesteld	nee	nee	nee
gebruikt zijn	bestaande wegenstructuur intensiteiten per vervoerswijze ritduur, maar niet exact en niet voor de hulpdiensten; intensiteitscriteria toekomstige uitbreidingen; Rona-categorieën	bestaande structuur van met name de hoofdwegen (waar OV ook rijdt) functie en intensiteiten (op ETW max. 2500 mvt) toekomstige uitbreidingen	verplaatsingspatronen bestaande wegenstructuur bestaande intensiteiten OV (alleen op prov. wegen) toekomstige ontwikkelingen m.b.t. uitbreiding nationale parken
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie	nee	nee	niet in dit stadium; komt pas bij de realisering
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	in Middenmeer (niet ernstig) en soms ook bubeko; geen maatregelen voorgenomen	komt alleen bubeko voor betere bewegwijzering	ja, in een industriegebied komen, desnoods afsluiten
hulpdiensten en OV	niet van toepassing	OV rijdt al op GOW voor hulpdiensten geen verslechtering verwacht	heeft geen speciale aandacht gekregen
erfontsluitingsfunctie GOW	deze combinatie komt voor maar wordt geaccepteerd (overwegend op cat. 2c)	is een probleem vaak moeilijk oplosbaar door ruimtegebrek; soms aantal uitritten verminderen	is in deze gemeente geen echt probleem; wel wordt geprobeerd aantal toegangen te verminderen
indeling binnen de kom	Wieringerwerf en Middenmeer: GOW 2c: 5,0 km ETW 3a: 6,8 km (tot 4000 mvt) ETW 3b: 42 km (tot 2000 mvt) (3b: alle 4 kernen samen)	GOW; incl. deel prov. weg ETW, 30 km/h lengte wegen niet bekend	2 categorieën GOW: ca. 0,5 km ETW: 46 km
grootte gebieden	min. 4, maximaal ca. 40 ha gemiddeld ongeveer 20 ha	12 tot 35 ha	van ca. 15 tot 90 à 100 ha elke kern = 1 gebied, maar Nieuw Bergen heeft er twee
indeling buiten de kom	SW: 20 km (snelweg A7) GOW 2b: 44 km (= Rona VI) GOW 2c: 17 km (= Rona VII) ETW: 145 km (= Rona VIII)	GOW: 80 km/h ; betreft de beide provinciale wegen ETW: 60 km/h; alle overige wegen	SW : 2 km snelweg GOW: 3,1 km (prov. weg) ETW: 138 km waarvan ca. 15 km voor verkeers-circulatie (int. < 5000)
grootte gebieden	minimaal 3, maximaal 32 km ² gemiddeld 15 km ²	4 'kwadranten', exclusief de kernen Montfoort en Linschoten (grootte ??)	niet goed aan te geven
uitvoering bibeko (snelh.bep. voorz.)	geen duidelijke koppeling tussen categorie en uitvoering GOW 2c heeft fietsvoorzieningen (alle bekende vormen)	GOW enkelbaans, soms met fietsstroken (aanpassing inrichting; plantonwikkeling nog niet gereed)	GOW met fietsvoorzieningen ETW: enkelbaans (plateau's, drempels, lokale versmallingen, asverspringingen)
uitvoering bubeko (snelh.bep. voorz.)	GOW 2b en 2c en ETW 3a zijn enkelbaans en hebben soms fietsvoorzieningen landbouwverkeer bijna overal toegestaan (kan niet anders) GOW: 80 km/h; ETW: 60 km/h (hier en daar poortconstructies en fietssuggestiestroken)	GOW enkelbaans met vrijliggende fietspaden ETW: enkelbaans; een deel daarvan kan fietspad of fietsstroken krijgen	GOW: enkelbaans met fietsvoorziening; parallelroutes aanbevolen in kader DV ETW 'verkeer': voorkeur voor vrijliggend fietspad ETW-overig: geen parallelvoorzieningen

Gemeenten (1, vervolg)				
INHOUDELIJK (vervolg)		Wieringermeer	Montfoort	Bergen
kruisp.bibeko	SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	de keuze van geschikte kruispuntypen moet nog worden gemaakt	rotonde of voorrangskruising poortconstructie gelijkwaardig	nu VRI (2 x); worden rotondes voorrangswegen gelijkwaardig
kruisp.bubeko	GOW-GOW GOW-ETW ETW-ETW		rotonde voorrangskruising gelijkwaardig	rotonde voorrangskruising nog niet behandeld; worden inritconstructies?
opmerkingen			landbouwverkeer op GOW (oplossing wordt gezocht); geen nieuwe wegen of afsluitingen gepland	
PROCES		Wieringermeer	Montfoort	Bergen
uitvoering door		gemeente in samenwerking met adviesbureau	gemeente, samen met adviesbureau	gemeente, samen met adviesbureau
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming		september 1995 december 1997 door de raad ruim 2 jaar	eind 1996 dec. 1998 vast te stellen ca. 2 jaar	medio 1997 komt in dec. '98 in de raad 1 à 1,5 jaar
uitvoering		nog niet gestart wordt in 1999 aan begonnen	start gepland in 1999	komt niet eerder dan in 1999 aan de orde
evaluatie		geen concrete plannen wel voor evaluatie VVP	tussentijdse evaluaties zijn gepland	vinger aan de pols tijdens de uitvoering
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken		provincie en één gemeente ROV, politie de feitelijke inspraak komt aan de orde bij de invulling van de 30km gbieden	provincie; overleg met buurgemeenten komt nog werkgroep waarin : weth., ambtenaren, politie, ROV, provincie; middenstand, en vele andere groeperingen inwoners via enquête etc.	provincie en gem. Gennep voor een fietspad werkgroep waarin gemeente, politie, emancipatiezaken VVN, ROVL en adviesbureau; bevolking via enquête
ervaringen met planvorming		planvorming wat vertraagd door gebrek aan ervaring; het maken van een 'leesbaar' verhaal kostte moeite	naar wens verlopen goede aanpak gebleken	goed
ervaringen met maatregelen		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
mening over handboek		niet gebruikt	niet gebruikt	niet gebruikt
opmerkingen				door 'natuurlijke' begrenzing overleg met buurgemeenten nauwelijks nodig Startprogramma versnelt proces en leidt tot meer maatregelen, startend in '99

Gemeenten (2)			
INHOUDELIJK	Oud Beijerland	Gorinchem	Ooststellingwerf
categorisering betreft	alle wegen binnen de kom	alle wegen binnen de kom	alle wegen, zowel van de gemeente als de andere; vooral buiten de kom
adviezen/handleidingen	SWOV-rapport voorstel adviesbureau overige relevante informatie	handl. startprogramma voorstel adviesbureau	onderzoek Landbouw- Universiteit, rapport van Provincie
handboek gebruikt	ja	ja	nee, nog niet beschikbaar
stappenplan gebruikt	nee	niet letterlijk	nee
wensbeelden opgesteld	ja, alle vervoerswijzen, m.u.v. langzaam gemotor. verkeer	van enkele vervoerswijzen en indeling gebieden	nee
wensbeelden conflicterend een dominante	soms fietsverkeer	ja doorstroming snelverkeer	
gebruikt zijn	intensiteiten per vervoerswijze OV-netwerk bereikbaarheid centrum	publicatie van DHV ?	H-B relaties (studie LUW) bestaande wegenstructuur bestaand gebruik wegen ritduur, maar niet exact; leefbaarheid bevolking en bereikbaarheid belangrijk niet bij de categorisering
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie	nee	nee	
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	probleem ja (welke ?)	probleem worden genomen niet bekend welke	ja afstemmen reistijden, bebouwde kom instellen (‘duw-trek verhaal’)
hulpdiensten en OV	bestudeerd heeft een rol gespeeld	bestudeerd heeft belangrijke rol gespeeld	geen rol van betekenis
erfontsluitingsfunctie GOW	is een knelpunt geen pasklare oplossing zoeken politieke consensus	is een knelpunt ‘pragmatisch mee omgegaan’	provincie is er mee bezig; gemeente acht maatregelen niet haalbaar door gebrek aan ruimte en/of financiën
indeling binnen de kom	3 categorieën GOW's: 5% erftoegangswegen A: 15% verblijfsgebied: 80%	SW: 10% GOW: 20% ETW: 70%	in principe alles 30 km/h ca. 5 km weg op 50 km/h
grootte gebieden	2 à 3 grote gebieden afmetingen niet bekend	niet bekend	van < 25 tot > 100 ha
indeling buiten de kom	n.v.t.		SW A en B (100 km/h) GOW A en B (80 km/h) ETW ** en * (60 of 80 km/h) lengten niet bekend niet bekend
grootte gebieden			
uitvoering bibeko; (snelh.bep. voorz.)	SW GOW ETW	gescheiden rijbanen gescheiden rijbanen en met fietspaden of fiets(suggestie)stroken enkelbaans met asmarkering (drempels, asverspringing- en, lokale versmallingen en minirotondes)	uitvoering bubeko : SW A en B: enkelbaans type A: enkelbaans zonder langzaam verkeer type B: enkelbaans, evt. met langzaam verkeer noodzakelijke maatregelen per wegvak bekeken; waar nodig instellen 60 km/h bestaande fietsvoorzieningen blijven

Gemeenten (2, vervolg)

INHOUDELIJK (vervolg)	Oud Beijerland	Gorinchem	Ooststellingwerf
kruisp.bibeko SW-GOW GOW-GOW GOW- toegangsweg A toegangsweg A onderling ETW-GOW ETW- ETW	voorrangskruising of rotonde voorrangskruising of rotonde voorrangskruising of rotonde gelijkwaardig	niet vermeld (vermoedelijk blijven de bestaande situaties gehandhaafd)	bubeko: ongelijkvloers gelijkvloers; soms rotonde voorrangskruising met 'poort' gelijkwaardig
opmerkingen		landbouwverkeer op ca. 50% van de GOW's	provincie moet doorstroming op haar wegen bevorderen
PROCES	Oud Beijerland	Gorinchem	Ooststellingwerf
uitvoering door	gemeente in samenwerking met adviesbureau	gemeente, samen met adviesbureau	gemeente
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming	planvorming in twee stappen eerste stap ingediend afronding in 2001 of 2002	is in eindfase ca. 1,5 jaar	eind 1996 dit deel afgerond eind 1997 ca. 1 jaar
uitvoering		een gedeelte is bijna gerealiseerd	maatregelenplan opstellen dan beide plannen naar de raad; dan eind 1999 gereed hier en daar al wat uitgevoerd
evaluatie			wellicht geen tijd voor
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken	andere wegbeheerders (nog) geen overleg gehad bedrijven, politie, VVN belangenorganisaties en bewoners	moet nog plaats vinden er wordt overleg gevoerd alle relevante instanties belangenorganisaties bedrijven, bewoners etc.	komt nog (buurgemeenten zijn nog niet zo ver) 'plaatselijke belangen' agrarische belangenvereniging politici, hulpdiensten provincie, ROV
ervaringen met planvorming	nog geen mening i.v.m. stadium planvorming	door abstracte karakter plannen problemen met de communicatie (moeizaam)	zeer positief, ook bij bevolking heeft hen gestimuleerd en men is anders gaan denken over verkeer
ervaringen met maatregelen			snelheidsvermindering van 20% bereikt in een kern door geschikte maatregelen
mening over handboek	duidelijke publikatie die als richtlijn en als naslagwerk kan worden gebruikt	goede poging maar nogal wetenschappelijke benadering; onduidelijk m.b.t. praktijktoepassing; geen info over financiële inspanningen	(niet gebruikt)
opmerking			bij herinrichtingsplannen heel open starten (alles is nog mogelijk) werkt prima voorbeeld: Waskemeer

Gemeenten (3)

INHOUDELIJK	Woerden	Assen	Hoorn
categorisering betreft	alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom	Alle wegen binnen de kom	alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom
adviezen/handleidingen	voorstel adviesbureau, in kader Verkeersveiligheidsplan	publikatie(s) over DV van Rijkswaterstaat	voorstel adviesbureau gekoppeld aan verkeersveiligheidsplan
handboek gebruikt	nee	ja	ja; in later stadium
stappenplan gebruikt	nee	ja	ja
wensbeelden opgesteld	voor zover bekend niet	van fietsers en OV	ja
wensbeelden conflicterend een dominante		ja	ja
gebruikt zijn	bestaande wegenstructuur, vormgeving en gebruik van de wegen bestaande OV-routes toekomstige uitbreidingen fietsvoorzieningen en gebruik	bestaande wegenstructuur en toekomstige ontwikkelingen van woon- en industriegebieden	H-B relaties voor fietsers bestaande wegenstructuur bestaande intensiteiten OV (in beperkte mate) toekomstige ontwikkelingen in nieuwe wijken ; weren sluisverkeer nee, plan is ideaalbeeld; komt wel in later stadium
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie	nee	nee	
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	is vooral in centrum probleem door inrichting als 30 km/h gebied aan te pakken	geen probleem niet nodig	ja; knip met busluis en via selectieve toegang voor belanghebbenden
hulpdiensten en OV	met OV is rekening gehouden	is bekeken; de bereikbaarheid daarvoor speelde een ondergeschikte rol	de bereikbaarheid voor hulpdiensten heeft aandacht gekregen
erfonthuizingfunctie GOW	is een probleem, maar dat wordt als onoplosbaar beschouwd	is een typisch knelpunt; nog geen geschikte oplossing voor gevonden	is geen probleem; de GOW's hebben geen erfthoofden
indeling binnen de kom	3 categorieën I hoofdader , 50 km/h (ook 70) II ontsluitingswegen, 50 km/h III straten, 30 km/h lengten niet bekend (nog) niet bekend	3 (+ 2) categorieën stroomwegen (potentiële) verkeersaders (potentiële) verblijfsgebied lengten niet bekend niet bekend	3 cat.; één GOW (80 km/h) ETW's met ontsluitend karakter (50 km/h) en ETW's in verblijfsgebieden (30 km/h); lengten onbekend niet bekend
grootte gebieden			
indeling buiten de kom	I SW: (A12), 120 km/h II GOW, 80 km/h III ETW, 60 km/h ook enkele gedeelten 30 km (nog) niet bekend		SW - A: snelweg, 120 km/h SW - B: 100 km/h (1 weg) lengten onbekend
grootte gebieden			niet bekend
uitvoering bibeko (snelh.bep. voorz.)	I: enkelbaans, geen fietsers II: enkelbaans, vrijliggend of aanliggend fietspad (asverschuivingen) III: enkelbaans; sommige met fietsvoorzieningen (alle bekende inclusief wisselend parkeren)	stroomwegen: niet bekend verkeersaders: enkelbaans met asmarkering verblijfsgebieden: enkelbaans zonder asmarkering en fietsstroken of vrijliggende fietspaden (verkeersdrempels)	GOW gescheiden rijbanen vrijliggend fietspad ETW-1: enkele rijbaan, breedte 5 à 6 m, geen fietsvoorzieningen (plateau's, drempels) ETW-2: enkelbaans (ook wisselend parkeren)
uitvoering bubeko (snelh.bep. voorz.)	II: enkelbaans, 2 rijstroken en 7 à 8 m breed; òf geen fietsers òf aanliggende fietspaden òf fietsstroken (geen aanpassingen gepland) III: enkelbaans tot ca. 5 m met uitwijkplaatsen geen fietsvoorzieningen		SW:- B: gescheiden rijbanen geen ETW in beheer bij de gemeente

Gemeenten (3, vervolg)

INHOUDELIJK (vervolg)	Woerden	Assen	Hoorn
kruisp.bibeko SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	rotonde of VRI uitritconstructies (consequent)	rotonde ? uitritconstructie	VRI of rotonde voorrangskruising ETW1-ETW: inritconstructie gelijkwaardig
kruisp.bubeko GOW-GOW GOW-ETW ETW-ETW	(taak provincie) voorrangskruising en enkele uitritconstructies gelijkwaardig		in SW-B: VRI en vaak tunnels voor fietsverkeer
opmerkingen	waar nodig tunnels voor fietsers en voetgangers	(is er bij de aanwezigheid van fietsvoorzienigen een vergissing gemaakt?)	(verdeling wegen over binnen en buiten de kom lijkt wat merkwaardig)
PROCES	Woerden	Assen	Hoorn
uitvoering door	gemeente in samenwerking met adviesbureau	gemeente	gemeente, samen met adviesbureau
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming	1996 ? in 1997 niet bekend	begin 1998 ? sept. 1998 naar B & W ca. een half jaar	eind 1996; in 1997 afgerond begin 1999 besluit in de raad < 1 jaar, waarvan 4 à 5 maanden voor inspraak
uitvoering	aanpak knelpunten, herinr. verblijfsgebieden (ca. 1/3 nu gerealiseerd); in kader startprogramma versneld		in voorbereiding; start maart 1999
evaluatie	is voornemen, o.a. via bewoners in wijkplatforms		komt t.z.t. aan de orde
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken	contact gehad met provincie; met anderen moet nog komen politie, gem. diensten, bedrijven en middenstand, belangengroeperingen zoals enfb, VVN etc. en bevolking; er komt nog inspraak voor de uitvoering per gebied	rjk, provincie en buurge- meenten; overleg gevoerd adviseurs, Regionale Directie, OV, politie, brandweer en overige hulpdiensten, enfb, taxi- transportondernemers en bewoners	provincie, waterschap en omliggende gemeenten Hoogheemraadschap, SOW ROV, alle betrokken diensten en organisaties, enfb, VBV en gehandicapten etc.
ervaringen met planvorming	niet goed bekend (wisseling medewerker)	positieve ervaring, o.a. veel reacties van bewoners	veel problemen ondervonden met bedrijven, met name in het oude stadscentrum
ervaringen met maatregelen	loopt goed; men is tevreden met de herinrichting	n.v.t.	n.v.t.
mening over handboek	niet gebruikt	aanpak volgens het handboek is te omslachtig	volgen richtlijnen vraagt veel inspanning en leidt tot hoge kosten
opmerkingen	huidige medewerker, pas sinds begin '98 in Woerden, kent historie niet volledig; vermindering aantal uitritten krijgt geen aandacht		sobere inrichting volgens startprogramma geen goede oplossing; willen zelf verder gaan

Gemeenten (4)			
INHOUDELIJK	Alkmaar	Dordrecht	Almere
categorisering betreft	alle wegen binnen de kom (herziening eerdere indeling)	Alle wegen binnen de kom en de rijkswegen	alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom
adviezen/handleidingen		voorstel adviesbureau	voorstel adviesbureau als onderdeel van verkeersveiligheidsplan
handboek gebruikt stappenplan gebruikt wensbeelden opgesteld wensbeelden conflicterend een dominante	gebruikt; niet echt gevolgd eigen stappenplan nee	voor een belangrijk deel ten dele van (brom)fietsers en OV ja zo goed als zeker het OV	nee, wel concept richtlijnen nee nee
gebruikt zijn	de indeling van 1993 huidige intensiteiten functie van de wegen ritduur/afstand (ca. 400m) routes snelbussen toekomstige ontwikkelingen	bestaande wegenstructuur huidige en toekomstige intensiteiten per vervoerswijze; het OV-netwerk toekomstige ontwikkelingen	bestaande wegenstructuur (was toonaangevend) pragmatische invulling omdat criteria nog niet vastlagen; toekomstige ontwikkelingen in nieuwe wijken ;
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie	soms wel rekening mee gehouden	nog niet, gelet op stadium, maar gaat wel gebeuren	nee
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	komt wel voor snelheid verminderen en desnoods knip aanbrengen	is een probleem zullen getroffen worden (niet bekend welke)	nee; was al min of meer duurzaam-veilig ingericht
hulpdiensten en OV	met OV is rekening gehouden met hulpdiensten nauwelijks, wel overleg voor afsluitingen	is bekeken; de bereikbaarheid daarvoor speelde een belangrijke rol	nee; maken nu bezwaar maar kunnen de vrije busbanen gebruiken
erfontsluitingsfunctie GOW	blijft een probleem; wordt geaccepteerd omdat er vaak geen ruimte is voor oplossing	is een typisch knelpunt; nog op zoek naar oplossingen maar niet zeker dat die gevonden worden	is geen probleem; de GOW's hebben geen erftoegangen
indeling binnen de kom	4 categorieën: Stroomweg GOW-A en B ETW lengten (nog) niet bekend	4 categorieën stroomwegen GOW-hoog, GOW-laag verblijfsgebied lengten nog niet bekend	3 categorieën Stroomweg GOW ETW's in verblijfsgebieden lengten (nog) niet bekend
grootte gebieden	(nog) niet bekend; tot 150 ha ?	nog niet bekend	niet bekend
indeling buiten de kom			3 categorieën / 4 typen SW - A: autosnelweg SW - B: autoweg GOW en ETW lengten nog niet bekend niet bekend
grootte gebieden			
uitvoering bibeko (snelh.bep. voorz.)	SW: minimaal 2 x 2 rijstroken GOW's soms dubbelbaans GOW-A: met fietsvoorziening GOW-B: zonder fietsvoorz. (soms verhoogde VOP) ETW: enkelbaans, sommige met fietsvoorziening (drempels en plateau's)	de dwarsprofielen voor de categorieën zijn nog niet bekend (behalve busdrempels de keuze voor de snelheidsbeperkende maatregelen nog te maken)	SW: gescheiden: 2 x 2 of 2 x 1 geen fietsverkeer GOW: 2 x 2 of 2 x 1 (of 1 x 2) fietsers overwegend op eigen net van fietspaden (versmallen en rotondes) ETW: enkelbaans zonder fietsvoorzieningen (alle bekende maatregelen)
uitvoering bubeko (snelh.bep. voorz.)			autosnelweg: 2 x 2 autoweg: 2 x 2 of 1 x 2 overige enkelbaans

Gemeenten (4, vervolg)				
INHOUDELIJK (vervolg)		Alkmaar	Dordrecht	Almere
kruisp.bibeko	SW-SW SW-GOW GOW-GOW ETW-GOW ETW- ETW	bijna altijd VRI voorrangskruising of VRI uitritconstructies of een rotonde met poortconstructie of soms een VRI gelijkwaardig; betaande uitrit- constructies blijven	nog geen duidelijk beeld van de diverse kruispuntoplossingen ?	rotonde, eventueel VRI VRI of rotonde bij GOW 2 x 2: VRI bij GOW 2 x 1: zo mogelijk rotonde; anders voorrangskr. gelijkwaardig
kruisp.bubeko	SW - GOW			bij ASW: ongelijkvloers bij autoweg: voor een deel ongelijkvloers
opmerkingen		op busroutes worden 'flauwe' drempels en versmallingen toegepast	(blijkbaar is de planvor- ming nog niet ver genoeg voor een compleet beeld)	veel gebieden bubeko zijn straks verstedelijkt
PROCES				
uitvoering door		de gemeente	gemeente, samen met adviesbureau	gemeente, samen met adviesbureau
start planvorming plan vastgesteld in duur planvorming		aug./sept 1998 komt na inspraakprocedure 2 à 3 maanden, excl. inspraak	?? planvorming halverwege	begin 1997 VVP vastgesteld oktober 1997 nog niet afgerond; bezig met vervolgstudies
uitvoering			start over ca. een half jaar	start in 1999 eerst de lokale hoofdwegen daarna de woonwijken
evaluatie			zal t.z.t. worden uitgevoerd	
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken		komt nog; verzoek van prov. en waterschap m.b.t. coördinatie er komt wijkgerichte inspraak en overleg met belangen- groeperingen zoals enfb; ook met politie, brandweer etc.	gelet op situering Dordrecht afstemming niet nodig RPV, buurgemeenten, politie, brandweer en andere hulpdiensten belangenorganisaties, maatschappelijke organi- saties en bewoners	via de provincie klankbordgroep voor VVP; regionale Directie, provincie, enfb, seniorenraad, ROV politie en vert. van bedrijven inspraakavond voor alle bewoners (80 à 100)
ervaringen met planvorming		is naar wens gegaan	duidelijkheid nodig over de vraag wie waarover inspraak krijgt; en dan ook tijdig erbij betrekken	voor bubeko: prima verlopen voor bibeko: beschikbare kennis soms onvoldoende; nog steeds dilemma's zoals keuze SW of GOW en aansluitdichtheden
ervaringen met maatregelen		geen ongunstige ervaring met (de grootte van) de tot nu toe uitgevoerde verblijfsgebieden	n.v.t.	n.v.t.
mening over handboek		??	in het algemeen positief, problemen met onderdelen zoals de indeling in drie categorieën	niet gebruikt
opmerkingen		in de gebieden wordt er naar gestreefd hoofd fietsroutes en solitaire fietspaden in de voorrang te zetten, eventueel met plateau-oplossing		bromfiets op rijbaan is in Almere specifiek probleem waarvoor nog geen goede oplossing is gevonden

Gemeenten (5)	Den Bosch	Enschede
INHOUDELIJK		
categorisering betreft	alle wegen binnen de kom	in hoofdzaak de wegen binnen de bebouwde kom
adviezen/handleidingen	eigen interpretatie DV	
handboek gebruikt	niet gebruikt	is gebruik van gemaakt
stappenplan gebruikt	nee	niet direct; wel ideeën daaruit overgenomen
wensbeelden opgesteld	nee	alle m.u.v. voetgangers
wensbeelden conflicterend een dominante		soms conflicterend het autoverkeer
gebruikt zijn	huidige en geprognoseerde intensiteiten per vervoerswijze bestaande wegenstructuur toekomstige ontwikkelingen positie van het OV	H-B relaties per vervoerswijze
financ. arg. gebruikt bij keuze categorie	(nog) niet	is mogelijk
doorgaand verkeer in v.g. aanvullende maatregelen	ja, is een probleem zullen maatregelen voor worden getroffen (welke ?)	probleem in een aantal gebieden zullen getroffen worden (niet bekend welke)
hulpdiensten en OV	positie OV is belangrijk; bereikbaarheid voor hulpdiensten ondergeschikte rol	bereikbaarheid bestudeerd; heeft belangrijke rol gespeeld bij de beslissingen
erfonsluitingsfunctie GOW	is een knelpunt gebleken nog niet duidelijk hoe dat kan worden opgelost	is een typisch knelpunt; maar afdoende oplossingen zijn in feite niet uitvoerbaar
indeling binnen de kom	3 categorieën / 4 typen Stroomweg, GOW ETW-1 (definitief) ETW-2 (nog niet i.v.m. OV) lengten niet bekend	3 categorieën Sroomweg GOW ETW lengten niet bekend
grootte gebieden	niet bekend	niet bekend
indeling buiten de kom		als binnen de bebouwde kom
grootte gebieden		niet bekend
uitvoering bibeko (snelh.bep. voorz.)	SW: gescheiden rijbanen GOW: enkelbaans met vrijliggende fietspaden ETW: enkelbaans, zonder asmarkering en (ten dele?) met fiets(suggestie)stroken (keuze nog te maken; op kruisingen in ETW's worden rotondes overwogen)	SW: niet vermeld GOW: enkelbaans zonder asmarkering en met fietspaden of fietsstroken ETW: enkelbaans zonder asmarkering en zonder fietsvoorzieningen (keuze snelheidsbeperkende maatregelen nog te maken)
kruisp.bibeko SW-SW		verwezen naar het 'plan';
SW-GOW	misschien rotondes?	betreft vermoedelijk de
GOW-GOW	voor het overige nog geen	aanbevelingen in het handboek
ETW-GOW	duidelijk beeld van de toe te	
ETW- ETW	passen kruispuntypen	

Gemeenten (5, vervolg)

PROCES	Den Bosch	Enschede
uitvoering door	de gemeente	de gemeente
start planvorming plan vastgesteld in	september 1997 verkeersplan aanvaard, inclusief categorisering	planvorming inmiddels afgerond
duur planvorming	niet bekend	6 maanden
uitvoering	is men nu mee bezig	is begin mee gemaakt
evaluatie	begint naar verwachting over 2 à 3 jaar	
afstemming op plannen van verder (via inspraak) betrokken	de betrokken rijkswegen; er is overleg gevoerd politie, brandweer en andere hulpdiensten	andere wegbeheerders er is overleg gevoerd met de provincie; met ander belanghebbenden komt aan de orde in de vervolgfase
ervaringen met planvorming	geen problemen ondervonden	opstellen plannen verliep nogal moeilijk
ervaringen met maatregelen		n.v.t.
mening over handboek	goed handvat voor overleg met (stede?)bouwkundigen overleg wordt eenvoudiger omdat bepaalde zaken vastliggen	wordt beschouwd als een goed voorstel
opmerkingen		

Bijlage 4

Beschrijving per project

Bij de bespreking en evaluatie van de afzonderlijke categoriseringsprojecten is gekozen voor een systematische aanpak volgens een vast patroon, waardoor de herkenbaarheid en de vergelijkingsmogelijkheden worden bevorderd.

De volgorde is identiek aan die in het rapport is gehanteerd. De nummers 1 t/m 4 betreffen de provincies, de nummers 5 t/m 7 de waterschappen en de nummers 8 t/m 21 de gemeenten.

Er zijn verschillende afkortingen gebruikt; de betekenis daarvan is:

SW	stroomweg
GOW	gebiedsontsluitingsweg
ETW	erftoegangsweg
VRI	verkeersregelinstallatie
(G)VVP	(gemeentelijk) verkeersveiligheidsplan
mvt	motorvoertuigen

1. Provincie Drenthe

Gesproken met: Dhr. A. de Vries, projectleider 'duurzaam-veilig'; 10 september 1998

Gegevens

Oppervlak provincie: 685 km²

Aantal inwoners: 460.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: de stroom- en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en stroomwegen binnen de bebouwde kom.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gebruik gemaakt van een rapport van de SWOV, een eerder opgesteld mobiliteitsplan (1992) en het Samenwerkingsplan Noorden.

CROW-publicatie 116 is niet gebruikt omdat die op dat moment nog niet beschikbaar was.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Een stappenplan werd niet gebruikt.

Er werden wensbeelden opgesteld voor het fietsverkeer en voor het openbaar vervoer. Deze wensbeelden bleken in bepaalde opzichten conflicterend.

Er is geen dominante rol toegekend aan één van de opgestelde wensbeelden.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is gebruik gemaakt van de herkomst/bestemmings-relaties per vervoerwijze

Er is wel gerekend met ritduurcriteria maar gehanteerde waarden zijn niet vermeld

Financiële overwegingen hebben een belangrijke invloed gehad op de keuzen bij de categorisering

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormde een probleem; er zijn daarvoor aanvullende maatregelen getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn niet bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen is de bereikbaarheid voor deze diensten wel meegenomen.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitingsfunctie van gebiedsontsluitingswegen geen knelpunt geweest.

8. Indeling en maten

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn 3 wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Naar schatting gaat het om circa 250 km stroomweg; circa 60% van de wegen kunnen tot de gebiedsontsluitingswegen gerekend worden (vermoedelijk 60% van de provinciale wegen).

M.b.t. de grootte van verblijfsgebieden is uitsluitend een maximum voor de situatie binnen de kom genoemd, waarvoor 75 km² werd opgegeven.

9. Uitvoering wegen

Bij de vormgeving van de wegen zijn in het algemeen de RONA-richtlijnen gevolgd.

De stroomwegen worden uitgevoerd met gescheiden rijbanen of als enkelbaansweg met asmarkering.

De gebiedsontsluitingswegen zijn enkelbaans zonder asmarkering.

Erftoegangswegen eveneens als enkelbaans wegen, voorzien van fietsstroken of fietspaden.

Als snelheidsbeperkende maatregelen zijn op de gebiedsontsluitingswegen drempels en asverspringingen toegepast en op de erftoegangswegen drempels.

10. Uitvoering kruispunten

De kruisingen tussen stroomweg en gebiedsontsluitingsweg worden als ongelijkvloerse oplossing of als voorrangskruising uitgevoerd.

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen onderling als voorrangskruising.

De kruising/aansluiting van erftoegangsweg op gebiedsontsluitingsweg als rotonde.

Voor de kruispunten tussen erftoegangswegen wordt een uitritconstructie vermeld.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Het categoriseringsplan is opgesteld door de Provincie in samenwerking met gemeenten.

De opstelling van het plan, dat in 1996 werd vastgesteld, heeft circa 1,5 jaar in beslag genomen

Inmiddels is een begin gemaakt met de uitvoering.

Afstemming

Via het 'Noordelijk overleg' heeft afstemming plaats gevonden op de categoriseringsplannen in de drie noordelijke provincies en Overijssel. Ook met andere wegbeheerders (Rijk en Gemeenten) is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Bij de planvorming waren, naast de eerder genoemde wegbeheerders, betrokken:

de ROV's, de OV-maatschappijen,

de politie, brandweer en overige hulpdiensten via het betreffende overlegorgaan,

de ANWB, de enfb, bewoners en belangenorganisaties (laatstgenoemden bij de uitwerking).

Ervaringen

De ervaringen met de planvorming worden positief genoemd.

De uitvoering, voorzover van toepassing, loopt goed.

Mening over CROW-publicatie 116:

Kan zich vinden in deze opzet maar heeft wat twijfels over de begrijpelijkheid omdat er sprake zou zijn van verwarrend woordgebruik.

2. Provincie Overijssel

Gesproken met: Dhr. Van Witzenburg, projectleider; 14 september 1998

Gegevens

Oppervlak provincie: 3422 km²

Aantal inwoners: 1.060.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen buiten de bebouwde kom en de traversen binnen de bebouwde kom.

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116

Voorstel van adviesbureau

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Het stappenplan volgens publicatie 116 werd in grote lijnen gevolgd, maar daarbij zijn geen wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de categorisering is gebruik gemaakt van de huidige en geprognosticeerde intensiteiten per vervoerswijze. Daarnaast is de bestaande wegenstructuur als uitgangspunt gekozen.

Financiële overwegingen hebben in dit stadium geen overwegende rol gespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormde een probleem; er zijn daarvoor aanvullende maatregelen getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een belangrijke rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitingsfunctie van gebiedsontsluitingswegen een probleempunt, maar aan de oplossing daarvan is nog niet veel aandacht besteed.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom zijn 4 wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen (Rijkswegen), gebiedsontsluitingswegen A en B en erftoegangswegen.

Een verdeling van de weglengte over deze categorieën is niet bekend.

M.b.t. de grootte van verblijfsgebieden is vermeld dat het grootste gebied buiten de bebouwde kom circa 15 km² meet.

9. Uitvoering wegen

De stroomwegen worden uitgevoerd met gescheiden rijbanen.

De gebiedsontsluitingswegen type A zijn enkelbaans, met parallelweg.

De gebiedsontsluitingswegen type B zijn enkelbaans, zonder parallelweg, maar met fietspaden of fietsstroken.

Erftoegangswegen eveneens als enkelbaans wegen, voorzien van fiets(suggestie)stroken.

Snelheidsbeperkende maatregelen worden gekozen conform de richtlijnen.

10. Uitvoering kruispunten

De kruisingen tussen stroomweg en gebiedsontsluitingsweg worden als ongelijkvloerse oplossing uitgevoerd.

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen onderling als rotonde.

De kruising/aansluiting van erftoegangsweg op gebiedsontsluitingsweg als gelijkwaardige kruising.

Voor de kruispunten tussen erftoegangswegen wordt geen type vermeld, maar het ligt voor de hand dat die als gelijkwaardige kruising worden uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Het categoriseringsplan is opgesteld door de Provincie (eigen onderzoeksbureau). Men is daarmee gestart in december 1996 en de opstelling heeft circa 1,5 jaar in beslag genomen.

De plannen zijn van een advies voorzien door een stuurgroep en inmiddels aan het college (van GS) voorgelegd.

Afstemming

Er heeft afstemming plaats gevonden op de categoriseringsplannen van andere wegbeheerders (Rijk, Provincies en Gemeenten) en met hen is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Bij de planvorming waren, naast de eerder genoemde wegbeheerders, betrokken:

de ROV's, de OV-maatschappijen en bedrijven;

de politie en andere openbare diensten;

de ANWB, Rover, enfb, Bovag en Staatsbosbeheer.

Met bewoners heeft nog geen overleg plaats gevonden

Ervaringen

Het proces van planvorming wordt als 'weerbarstig' gekwalificeerd.

Van de kant van de verladers heeft men grote problemen met de voorgestelde categorisering.

Mening over CROW-publicatie 116:

Men kan instemmen met de technische benadering in dit handboek.

Maar de 'zachte kant' komt niet aan bod, zoals de vraag hoe de betrokken mensen benaderd dienen te worden. Verder verwacht men bij de aanpak volgens het handboek veel obstakels en hoge kosten.

3. Provincie Gelderland

Gesproken met: Dhr. P. Kettelarij, 5 november 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 5081 km²

Aantal inwoners: 1.900.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

In principe alle provinciale wegen, in totaal 1200 km waarvan circa 120 km binnen de kom.

Bij de categorisering zijn verder betrokken: de rijkswegen en een aantal gemeentelijke wegen, zowel buiten als binnen de bebouwde kom.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Plannen opgesteld door een adviesbureau.

Vanuit de theorie van 'duurzaam-veilig' heeft men een eigen visie ontwikkeld op de uitwerking daarvan voor de categorisering van wegen.

Publikatie 116 van het CROW is niet gebruikt; was op dat moment nog niet verschenen.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, is niet gebruikt en er zijn geen wensbeelden per vervoerswijze opgesteld.

Wel zijn streefbeelden opgesteld vanuit bepaalde thema's: verkeersveiligheid en mobiliteit, bereikbaarheid, natuur, leefbaarheid en gebruik (zie BVA, 1998).

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is in eerste instantie uitgegaan van de bestaande wegenstructuur en de daarop voorkomende verkeersintensiteiten.

Er is gestreefd naar maximale grootte van de verkeersluwe gebieden.

Buiten de bebouwde kom is met ritduurcriteria gewerkt voor het autoverkeer:

20 min. voor ontsluitingswegen, 7 min. voor gebiedstoegangsstraten en

2,5 min. voor erftoegangsstraten. Bij de toepassing van ritduurcriteria heeft men daaruit een

maaswijdte van de wegen afgeleid, gelijk aan 2 x de afstand die binnen de opgegeven ritduur kan worden afgelegd.

Daarnaast is een uitgebreide lijst met intensiteitsgrenzen opgesteld voor de wegen binnen en buiten de kom.

Financiële overwegingen zijn in sommige gevallen mede bepalend geweest voor de keuze van een categorie, dan wel de keuze van de grootte van verblijfsgebieden.

5. Problemen met doorgaand verkeer

In het algemeen probeert men doorgaand verkeer door gebieden te vermijden door de route buiten de gebieden, via stroom- en ontsluitingswegen aantrekkelijker te maken (kortere reistijd).

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Openbaar-vervoer verbindingen zijn bij de beoordeling betrokken, waardoor de plannen soms zijn aangepast.

Voor het openbaar vervoer en voor hulpdiensten werden geen ritduurcriteria gehanteerd.

7. Problematiek gemengde functies

Bij de categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een

knelpunt gebleken. Getracht wordt de problematiek aan te pakken door het aantal aansluitingen

terug te brengen en door de aanleg van parallelwegen. Maar het blijkt niet nodig die parallelwegen overal standaard toe te passen.

8. Indeling en maten

Zowel buiten als binnen de bebouwde kom worden 4 categorieën onderscheiden: stroomwegen, ontsluitingswegen, gebiedstoegangsstraten en erftoegangsstraten. De wegen hebben primair een verkeersfunctie, de straten een verblijfsfunctie. Voor de daarbij gehanteerde intensiteits- en ritduurcriteria: zie BVA, 1998.

Een verdeling van de weglengte naar deze categorieën is niet bekend. Ook heeft men geen informatie over de grootte van verblijfsgebieden.

9. Uitvoering wegen

De vormgeving van wegen *binnen* de bebouwde kom:

Stroomwegen (50 of 70 km/uur) hebben gescheiden rijbanen met elk één of meer rijstroken.

Ontsluitingswegen (50 km/uur) hebben gescheiden rijrichtingen, één rijstrook per richting en hebben vrijliggende fietspaden.

Gebiedstoegangsstraten (50 km/uur) hebben een enkele rijbaan met fietsstroken aan weerszijden

Erftoegangsstraten (30 km/uur) hebben geen rijbaan-indeling.

De vormgeving van wegen *buiten* de bebouwde kom:

Stroomwegen (100 of 120 km/uur) hebben een harde rijbaanscheiding met één of meer rijstroken per rijrichting.

Ontsluitingswegen (80 of 100 km/uur) hebben een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding en één rijstrook per rijrichting.

Gebiedstoegangsstraten (60 km/uur) hebben een enkele rijbaan zonder asbelijning met vrijliggende fietspaden of eventueel fietsstroken.

Erftoegangsstraten (60 km/uur) hebben een enkele rijbaan zonder asbelijning en geen fietsvoorzieningen.

Ten behoeve van de snelheidsbeperking worden naast de genoemde plateaus en rotondes ook drempels en lokale wegversmallingen toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

Binnen de bebouwde kom:

- in stroomwegen ongelijkvloers of een tweestrooks rotonde
- in ontsluitingswegen een rotonde.
- in gebiedstoegangsstraten gelijkwaardig, met plateau en bij voorkeur als T-kruising.
- in erftoegangsstraten gelijkwaardig met plateau of inritconstructie

Voor de wegen buiten de kom worden geen kruispunttypen vermeld.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is gestart in maart 1995 en heeft een formele status gekregen door opname in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan (PVVP), eind 1997. Het planproces heeft tot nu toe 3 jaar in beslag genomen

Er zijn effectschattingen gemaakt ten behoeve van de prioriteitsstelling.

Aan de orde zijn nu de afstemming met 5 regio's, waarbij per regio een proefgebied wordt uitgewerkt.

Op dit moment wordt gewerkt aan de verdere detaillering en uitvoering via het Startprogramma Duurzaam Veilig. Daarbij komen ook de 'grijze wegen' aan de orde die nog niet definitief worden ingedeeld.

Afstemming

Voor de afstemming van de plannen met andere wegbeheerders is overleg gevoerd met de provincie Overijssel. Afstemming met andere wegbeheerders volgt nog.

Overleg en inspraak

Er is (in)formeel overleg geweest met de Kamer van Koophandel, het ROV, milieugroeperingen etc. De formele inspraak zal in 1999 plaats vinden in het kader van de definitieve besluitvorming door Gedeputeerde Staten.

Opmerking

Er zouden meer mogelijkheden moeten zijn voor het realiseren van 60 km/uur-gebieden, bijvoorbeeld via subsidieregelingen.

4. Provincie Zeeland

Gesproken met: Dhr. P. Ton, Rijkswaterstaat, Directie Zeeland; 18 september 1998

Gegevens

Oppervlak provincie: 2758 km²

Aantal inwoners: 368.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen buiten de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116

Ervaringen met het demonstratieproject West-Zeeuwsch-Vlaanderen

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Het stappenplan volgens publicatie 116 werd gevolgd.

In het vooronderzoek is het wensbeeld voor het autoverkeer meegenomen; andere wensbeelden zijn niet gebruikt.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de categorisering is op de eerste plaats uitgegaan van de bestaande wegenstructuur. Daarnaast is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen.

Bij de keuze van de categorieën spelen financiële overwegingen op de achtergrond mee.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormt een probleem; hier en daar zullen daarvoor aanvullende maatregelen worden getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn niet bestudeerd in het vooronderzoek. Bij afwegingen en beslissingen in het demonstratieproject heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de huidige erfontsluitingsfunctie van gebiedsontsluitingswegen een probleempunt, met name ook in het financiële vlak. Er is nog geen besluit genomen over de wijze waarop die problematiek zal worden aangepakt.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom zijn (evenals binnen de kom) 3 wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Een exacte verdeling van de weglengte over deze categorieën is niet bekend; het aandeel stroomwegen wordt gering genoemd, het aandeel erftoegangswegen groot.

Over de afmetingen van verblijfsgebieden is geen informatie bekend.

9. Uitvoering wegen

De stroomwegen worden uitgevoerd met gescheiden rijbanen.

De gebiedsontsluitingswegen zijn enkelbaans, met asmarkering en vrijliggende fietspaden

Erftoegangswegen zijn eveneens enkelbaans, zonder asmarkering en voorzien van fiets(suggestie)-stroken of vrijliggende fietspaden.

Bij de snelheidsbeperkende maatregelen voor gebiedsontsluitingswegen wordt als voorbeeld de rondweg Oostburg genoemd (dubbele asmarkering waartussen extra voorzieningen zoals verhogingen met reflectoren of flexibele paaltjes).

Voor de snelheidsbeperkende maatregelen op erftoegangswegen wordt gekozen voor verkeersdrempels of incidentele versmallingen.

10. Uitvoering kruispunten

De kruisingen tussen stroomweg en gebiedsontsluitingsweg worden als ongelijkvloerse oplossing uitgevoerd.

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen onderling als rotonde.

De kruising/aansluiting van erftoegangsweg op gebiedsontsluitingsweg als rotonde.

Voor de kruispunten tussen erftoegangswegen wordt geen type vermeld, maar het ligt voor de hand dat die als gelijkwaardige kruising worden uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De opstelling van het vooronderzoek ten behoeve van een categoriseringsplan, uitgevoerd in samenwerking met een adviesbureau, heeft ruim twee jaar in beslag genomen en verkeert nu in de eindfase.

Afstemming

Er heeft afstemming plaats gevonden op de categoriseringsplannen van andere wegbeheerders. Met de provincie is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Overleg met OV-maatschappijen, politie, brandweer en overige hulpdiensten zal nog plaats vinden. Belangenorganisaties en bewoners zullen worden ingeschakeld bij de uitwerking van de plannen.

Ervaringen

Het proces van planvorming wordt moeizaam genoemd.

De theorie is wel duidelijk maar er is veel gezocht naar geschikte toepassingen in de praktijk.

Mening over CROW-publicatie 116:

Het handboek wordt een goed handvat genoemd dat kan dienen als een 'zeef' bij de verdere invulling. Maar men voorziet problemen bij de toepasbaarheid.

5. Hoogheemraadschap Alblasserwaard en de Vijf Heerenlanden

Gesproken met: Dhr. A. van Aken; 11 september 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 383 km²

Aantal inwoners: circa 220.000 (12 gemeenten)

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: waterschapswegen buiten de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

De plannen zijn tot stand gekomen op een voorstel van een adviesbureau.

Verder is gebruik gemaakt van de publicatie van RWS: 'Aangrijpingspunten van vandaag' (1994).

Publicatie 116 van het CROW was nog niet beschikbaar en is daarom ook niet gebruikt.

3. Gebruik wensbeelden

Bij de planvorming zijn geen wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de categorisering is op de eerste plaats uitgegaan van de bestaande wegenstructuur.

De ritduur heeft een rol gespeeld, al zijn geen criteria of normen hiervoor gehanteerd.

Bij de keuze van de categorieën hebben de financiële consequenties voor met name de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg in beperkte mate meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormt een probleem; daarvoor zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Bij de categorisering zijn de consequenties voor de hulpverleningsdiensten niet bestudeerd en bij de afwegingen en beslissing over de functie van de wegen heeft de bereikbaarheid van deze diensten geen rol gespeeld. Bij de uiteindelijke (sobere) inrichting kunnen de diensten zich van de plannen op de hoogte stellen en reageren.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitingsfunctie van gebiedsontsluitingswegen geen probleem omdat men bij de categorisering uitsluitend voor erftoegangswegen heeft gekozen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom zijn 2 wegcategorieën onderscheiden:

erftoegangswegen type A en type B.

Het eerste type omvat circa 15% van de betreffende weglengte en type B de resterende 85%.

Over de afmetingen van verblijfsgebieden is geen informatie bekend.

9. Uitvoering wegen

Erftoegangswegen type A zijn enkelbaans zonder asmarkering, rijbaanbreedte groter dan 5 m, en voorzien van fietsvoorzieningen.

Erftoegangswegen type B zijn enkelbaans zonder asmarkering, rijbaanbreedte kleiner dan 5 m en geen fietsvoorzieningen.

Voor de snelheidsbeperkende maatregelen op type A wordt gekozen voor plateaus op de kruisingen; bij type B worden eveneens plateaus en, zeer incidenteel, versmallingen toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

De kruisingen tussen erftoegangswegen type A en tussen type A en type B worden als voorrangskruising of als minirotonde uitgevoerd. Kruisingen tussen erftoegangswegen type B worden in de regel als 'gelijkwaardig' vormgegeven.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De opstelling van het categoriseringsplan, uitgevoerd in samenwerking met een adviesbureau, heeft circa 2 jaar in beslag genomen en is inmiddels afgerond.

Vanaf eind 1997 is men bezig met de uitvoering van (sobere) maatregelen in het kader van het in 1997 vastgestelde verkeersveiligheidsplan met wegencategorisering.

Afstemming

Er heeft afstemming plaats gevonden op de categoriseringsplannen van andere wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeenten) en met hen is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Bij de planvorming waren, naast de eerder genoemde wegbeheerders en een adviesbureau, ook betrokken:

andere adviseurs, OV-maatschappijen, politie en brandweer, belangenorganisaties en bewoners.

Ervaringen

Het verzamelen van informatie bij derden ten behoeve van de planvorming wordt moeizaam genoemd.

Mening over CROW-publicatie 116:

Men vindt de richtlijnen in het handboek vaak ongenueanceerd en betitelt ze als 'niet zaligmakend'.

Op bepaalde onderdelen heeft men kritiek en men vraagt zich af of de richtlijnen en inrichtingseisen wel aan de praktijk zijn getoetst.

6. Waterschap De Grootte Waard

Gesproken met: Dhr. A.J. Vester, 18 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 285 km²

Aantal inwoners:

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Primair alle waterschapswegen, buiten de bebouwde kom, in totaal circa 400 km.

In feite zijn in samenwerking met de andere wegbeheerders alle wegen in de Hoeksche Waard bij de categorisering betrokken.

2. Gebruikte informatie en adviezen

In 1995 was al een plan voor de indeling vastgesteld; dat plan is nu herzien, rekening houdend met de nieuwere inzichten. Bij de aangepaste indeling is gebruik gemaakt van onderzoek door een adviesbureau. Publikatie 116 van het CROW is gebruikt voor de indeling in hoofdgroepen.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, is niet gebruikt.

Er zijn evenmin wensbeelden opgesteld. Wel is men uitgegaan van het standpunt dat alle verkeersvormen in principe gelijkwaardig zijn.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is gelet op het huidige gebruik van de wegen en de daarop voorkomende intensiteiten en snelheden en op de fietsverbindingen. Verder is gebruik gemaakt van het in 1997 opgestelde RIW-rapport over de ruimtelijke ontwikkelingen in de Hoeksche Waard tot het jaar 2010. Ook is gekeken naar het netwerk van de lijnbussen.

Er is rekening gehouden met de objectieve en subjectieve onveiligheid, zoals die uit een onderzoek zijn gebleken.

Buiten de bebouwde kom is een ritduurcriterium van 5 à 6 minuten gehanteerd, met name voor de hulpdiensten.

Toekomstige ontwikkelingen m.b.t. een groot bedrijventerrein en een glastuinbouwgebied zijn nog niet bij de categorisering betrokken.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Er is te weinig hiërarchie in het wegenstelsel, onder andere omdat ook minder belangrijke wegen voldoende breedte moeten hebben voor het landbouwverkeer. Daardoor wordt sluipverkeer uitgelokt. Door bewegwijzering en snelheidsmaatregelen wil men daarin verbetering brengen, waarvoor een aanpak in fasen is gekozen. GOW's wil men aantrekkelijk houden door relatief weinig rotondes toe te passen. Ook zullen enkele wegen afgesloten worden voor doorgaand autoverkeer, te handhaven door politietoezicht.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Openbaar-vervoer verbindingen zijn bij de beoordeling betrokken, waarbij de sneldiensten in principe over GOW's rijden en de 'boemeldiensten' ook alle andere wegen kunnen gebruiken.

Voor hulpdiensten werden een ritduurcriterium gehanteerd en zijn sommige route's daarop afgestemd door drempels geschikt te maken voor 50 à 60 km/uur.

7. Problematiek gemengde functies

Het probleem doet zich wel voor maar niet zo ernstig omdat bij de indeling en de keuze van GOW's daarmee al rekening is gehouden en gelet is op de aanwezigheid van parallelvoorzieningen. De nog aanwezige erfdoelstellingen betreffen vaak percelen en slechts weinig gebouwen. Op een aantal weggedeelten ontbreken de mogelijkheden voor afdoende oplossingen. Bijvoorbeeld op smallere dijkwegen is vaak geen ruimte voor parallelvoorzieningen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men circa 80 km GOW, 45 km in beheer bij de provincie en 30 à 40 km in beheer bij het waterschap. Er zijn twee typen ETW; het eerste type heeft belijning, bebakening en fietssuggestiestroken en betreft circa 190 km. Het tweede type, circa 100 km, heeft geen enkele voorziening.

Er zijn buiten de kom circa 18 gebieden, waarvan de omvang varieert tussen 4 à 5 en 20 km². De kleinere kernen worden geheel 30 km-gebied terwijl in de grotere ('s-Gravendeel en Oud-Beijerland) ook GOW's voorkomen. De grootte van de gebieden binnen de kom is bij het waterschap niet bekend.

9. Uitvoering wegen

De GOW buiten de bebouwde kom is enkelbaans, circa 6 m breed en als er fietsverkeer is, is daarvoor een vrijliggend fietspad aanwezig. Het is de bedoeling dat in de toekomst een aangepaste voorziening komt in de vorm van een dubbele asstreep of een andere vorm die moeilijk overrijdbaar is. Circa 50% van de provinciale GOW's heeft parallelwegen; op de overige 50% is landbouwverkeer toegestaan en men heeft geen plannen voor aanleg van parallelwegen.

Op nagenoeg alle GOW's in beheer bij het waterschap is landbouwverkeer toegestaan.

Het eerste type ETW heeft aan weerszijden fietssuggestiestroken in asfaltkleur, circa 1 m breed en gescheiden met een 1 - 1 streep. De rijloper voor het autoverkeer is minimaal 3,3 tot 3,5 m breed. In de verkeersluwe gebieden worden ook kantstroken van circa 60 cm breedte toegepast. Op heel beperkte schaal komen er wegen voor waar 50 km/uur geldt en voorzien van rode fietsstroken. Voor beperking van te hoge snelheden denkt men aan het schilderen van '60' op de rijbaan en de toepassing van bochtschilden waar hoge snelheden blijkbaar tot problemen leiden. Verder op enkel plaatsen drempels van het V60 model.

Bij de toegang en uitgang van 60 km-gebieden worden zone-borden toegepast, bij bredere wegen aan weerszijden van de weg, en gecombineerd met een dubbele witte dwarsstreep. Zo nodig gecombineerd met een drempel.

10. Uitvoering kruispunten

Buiten de bebouwde kom zijn kruispunten tussen GOW's onderling uitgevoerd met VRI of als rotonde. Men wil te zijner tijd al deze kruispunten als rotonde uitvoeren.

Over de kruispunten tussen GOW en ETW wordt nog gediscussieerd; de provincie geeft de voorkeur aan veel rotondes en het waterschap wil die oplossing beperken tot enkele drukke aansluitingen. De overige worden als voorrangskruising uitgevoerd of via de instelling van voorrangswegen geregeld. Kruispunten tussen ETW's zijn in principe gelijkwaardig en worden altijd van een kruispuntmarkering in de vorm van een kruis of een vierkant voorzien; soms wordt een plateau toegepast. Bij hoge uitzondering is er een voorrangregeling.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is in feite al in 1995 gestart en nu met de categorisering afgerond. Bestuurlijke vaststelling vond plaats op 1 oktober 1998. In totaal is aan de planvorming tussen 1 en 1,5 jaar besteed.

Circa 95% van de betreffende maatregelen moet nog worden uitgevoerd, gepland voor de periode 1999 t/m 2001.

Evaluatie als continu proces is voorzien voor de waterschapswegen, waarvoor een telprogramma en snelheidsmetingen worden gebruikt

Afstemming

Voor de afstemming van de plannen met andere wegbeheerders is overleg gevoerd met de provincie en de betrokken gemeenten via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid, waarin ook Rijkswaterstaat is vertegenwoordigd.

Overleg en inspraak

De plannen wijken weinig af van het wegenbeleidsplan 1995, waardoor formele inspraak niet echt nodig is en met voorlichting kan worden volstaan ('inloopavonden').

Vroeg in 1999 start een voorlichtingscampagne over 'duurzaam-veilig' en de te verwachten aanpassingen van de wegen. Inspraak zal te zijner tijd worden georganiseerd op buurniveau waar wegen binnen de bebouwde kom van voorlopige ETW zullen overgaan naar definitieve ETW.

Opmerkingen

Het heeft te lang geduurd voordat er wat duidelijkheid is gekomen over wat 'duurzaam-veilig' inhoudt voor de infrastructuur.

Het planproces heeft te veel tijd gekost in de organisatorische sfeer.

De strakke indeling in 3 categorieën volgens het handboek (publicatie 116 van het CROW) is ongeschikt omdat dan niet voldoende rekening wordt gehouden met de eisen die verschillende gebieden stellen. Er is veel meer maatwerk nodig.

Het principe van monofunctionaliteit is niet reëel en maatschappelijk niet haalbaar. Het zal altijd nodig zijn water bij de wijn te doen, bijvoorbeeld door het in beperkte mate accepteren van de erftoegangsfunctie op gebiedsontsluitingswegen en omgekeerd.

7. Waterschap De Waterlanden

Gesproken met: Dhr. E. v.d. Heide, 6 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 350 km²

Aantal inwoners:

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

In principe alle waterschapswegen, buiten de bebouwde kom, en een aantal hoofdwegen binnen de kom. In totaal circa 400 km.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Plannen opgesteld in samenwerking met een adviesbureau.

Publicatie 116 van het CROW is niet gebruikt; was op dat moment nog niet verschenen.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, is niet gebruikt.

Er zijn wel wensbeelden opgesteld en men heeft de knelpunten binnen het beheersgebied uitgebreid geïnventariseerd (zie Goudappel Coffeng, 1998).

Daar waar wensbeelden soms conflicterend bleken heeft men gezocht naar een evenwichtige oplossing.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Als uitgangspunt dienen de bestaande wegenstructuur, de functies en het gebruik van die wegen. De aanpak dient onder meer gericht te zijn op het aanpassen van het gebruik aan de functie van de wegen.

De inventarisatie van objectieve en subjectieve knelpunten in het verkeer heeft een belangrijke rol gespeeld. Ook is gelet op de economische relaties, gebruik makend van het streekplan, en werd rekening gehouden met de geplande Vinex-locatie in Purmerend.

Financiële overwegingen hebben bij de indeling in categorieën geen of een ondergeschikte rol gespeeld.

Er wordt gestreefd naar concentratie van het verkeer op stroom- en gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van relatief grote verblijfsgebieden. Daarbij is onder meer gelet op een ritduurcriterium van 3 minuten en intensiteitscriteria van maximaal 5000 mvt/etmaal voor verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom en maximaal 3000 (dorp) of 4000 (stad) mvt/etmaal voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Die problemen doen zich voor. Door toepassing van snelheidsremmers en eventueel AFA's kan men die ten dele oplossen. Maar soms blijken de problemen zo groot dat uitsluitend de aanleg van vervangende verbindingen afdoende oplossing kan brengen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De bereikbaarheid voor de hulpdiensten en het openbaar vervoer heeft geen invloed gehad op de keuze van de wegcategorieën. Gesignaleerde problemen m.b.t. de bereikbaarheid zullen worden aangepakt door geschikte maatregelen te treffen, met name bij de vormgeving van de infrastructuur.

7. Problematiek gemengde functies

Omdat het aandeel gebiedsontsluitingswegen in beheer bij het waterschap zeer gering is (de meeste GOW's behoren tot de provinciale wegen), komen knelpunten op dit gebied betrekkelijk weinig voor. Er is daarom geen hoge prioriteit aan dit probleem gegeven.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom worden onderscheiden:

Stroomweg type A, 100 of 120 km/uur = autosnelwegen (delen van de A7, A8 en A10)

Stroomweg type B, 100 km/uur = autowegen (de N244 van Purmerend naar Alkmaar en de N243/N509)

Gebiedsontsluitingsweg type A, met regionale functie, 80 km/uur, intensiteit boven de circa 6000 mvt/etmaal.

Gebiedsontsluitingsweg type B, met lokale functie, 80 km/uur (ontsluiten van een kern)

Erftoegangswegen, die met elkaar de 60 km/uur-zones vormen.

Het waterschap heeft ca. 400 km weg in beheer waarvan circa 10 km gebiedsontsluitingsweg en circa 390 km erftoegangsweg. De overige wegen zijn in beheer bij de provincie en het Rijk.

De 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom kunnen, rekening houdend met het ritduurcriterium, theoretisch een grootte van 50 km² bereiken, en zullen in de praktijk begrensd worden door gebiedsontsluitingswegen en andere begrenzingen (bijvoorbeeld waterlopen).

Binnen de bebouwde kom onderscheidt men erftoegangswegen (30 km/uur), gebiedsontsluitingswegen voor 70 km/uur, 50 km/uur en een 3e type ontsluitingsweg dat in een later stadium tot erftoegangsweg omgebouwd zal worden. Gebiedsontsluitingswegen voor 70 km/uur zijn vooral bedoeld voor de grotere steden en zullen binnen dit waterschap niet of nauwelijks voorkomen.

9. Uitvoering wegen

De vormgeving van wegen *buiten* de bebouwde kom:

Stroomwegen hebben een harde rijbaanscheiding met twee (of meer) rijstroken per rijrichting voor type A, de autosnelweg, en één rijstrook per richting voor type B, de autoweg. Waar nodig worden bij type B plaatselijk inhaalvoorzieningen toegevoegd.

Ontsluitingswegen worden uitgevoerd met gescheiden rijbanen. Er zijn gescheiden voorzieningen voor (brom)fietsers en langzaam gemotoriseerd verkeer. Op type B wordt dit langzame verkeer soms toegelaten. Erftoegangen komen bij type A niet voor, bij type B soms wel.

Erftoegangswegen zijn enkelbaans, circa 5 meter breed; bij intensiteiten beneden 2000 mvt/etmaal kan worden volstaan met een breedte van 3,5 meter, eventueel aangevuld met passeerplaatsen of verharde bermen (graskeien). Waar nodig zullen snelheidsremmende voorzieningen aangebracht worden, via plateau's, rotondes of 'punaises'. In veenweidegebieden wordt vaak volstaan met punaises.

De vormgeving van wegen *binnen* de bebouwde kom:

Ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben in principe geen gescheiden rijbanen.

Type 2, bedoeld voor intensiteiten boven 6000 mvt/etmaal, heeft vrijliggende fietspaden, type 3, voor de lagere intensiteiten, wordt uitgevoerd met fietsstroken.

Erftoegangswegen hebben geen aparte fietsvoorzieningen. Op een aantal plaatsen zullen, ook buiten de kruispunten, snelheidsremmende voorzieningen nodig zijn.

10. Uitvoering kruispunten

Buiten de bebouwde kom.

Kruispunten van stroomwegen met ontsluitingswegen worden ongelijkvloers uitgevoerd.

Kruispunten tussen ontsluitingswegen onderling bij voorkeur als rotonde.

Aansluitingen van erftoegangswegen op ontsluitingswegen worden uitgevoerd als voorrangskruising of als rotonde als er veel afslaand verkeer is. Waar fietsers de ontsluitingswegen kruisen zal dit soms ongelijkvloers gebeuren, afhankelijk van de intensiteit.

Binnen de bebouwde kom:

Kruisingen van gebiedsontsluitingswegen (type 2 en 3) onderling bij voorkeur als rotonde uit te voeren. Eventueel als voorrangskruispunt met (fysieke) middengeleiders.

De erftoegangswegen worden op de ontsluitingswegen aangesloten met een voorrangskruispunt of een uitritconstructie, afhankelijk van de intensiteit.
De gelijkwaardige kruispunten binnen een verblijfsgebied worden soms met een plateau uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De categorisering werd uitgevoerd door het waterschap, in samenwerking met een adviesbureau. Na de eerste ideevorming in 1995 werd begin 1996 het proces gestart, in overleg met alle betrokken wegbeheerders en het Hoogheemraadschap (workshops). Dit leidde tot een concept categorisering die aan alle betrokkenen en de omliggende gemeenten ter commentaar werd toegestuurd. Na aanpassing, ook aan de plannen van Noord-Holland, werd een definitief categoriseringsplan door het Algemeen Bestuur van het Waterschap omstreeks juni 1997 vastgesteld. In oktober 1998 is het uitvoeringsplan opgesteld. Vooruitlopend daarop was men reeds gestart met de inrichting van 60 en 30 km/uur-gebieden, bijvoorbeeld voor de dijkwegen binnen de bebouwde kom.

Evaluatie

In de eerste gebieden zijn reeds nulmetingen uitgevoerd en de nametingen zullen binnen afzienbare tijd aan de orde komen. De evaluatie is breed opgezet en heeft betrekking op tellingen, metingen, enquêtes en interviews.

Afstemming

De afstemming van de plannen is via overleg met andere wegbeheerders tot stand gekomen. Sommige problemen bleken echter moeilijk oplosbaar, met name als alleen nieuwe verbindingen tot een afdoende oplossing kunnen leiden.

Overleg en inspraak

Bij de categorisering is uitgebreid overleg gevoerd met vele betrokkenen (zie "Uitvoering en ..."). Er is voor gekozen in dat stadium nog geen inspraak van de bewoners toe te passen. Zij worden wel bij de inrichting van de wegen en gebieden betrokken.

Ervaring met de planvorming

Men is redelijk tevreden over de gekozen procedures voor de planvorming. Vooral de brede aanpak heeft goed gefunctioneerd.

Ervaringen met de uitvoering

In het algemeen goed. Maar in gebieden met slappe grond heeft men problemen met zakkende drempels. Ook komen trillingsproblemen voor als de vormgeving van de drempels niet correct is. Men zoekt oplossingen door toepassing van sinusvormige drempels die door computergestuurde machines worden aangebracht.

Ook de toepassing van AFA's geeft problemen. Ze zijn storingsgevoelig en niet bestand tegen vandalisme. Er zijn nogal wat protesten tegen deze afsluitingen en het uitgeven van vergunningen vraagt veel werk.

Opmerking

Geadviseerd wordt bij de inrichting van gebieden veel aandacht te besteden aan het creëren van draagvlak als er problemen zijn op het gebied van de verkeersleefbaarheid en/of de -veiligheid, en als de woonfunctie van een gebied wordt uitgebreid.

8. Gemeente Wieringermeer

Gesproken met: Dhr. J. van Boven, 11 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 309 km²

Aantal inwoners: 12.000, verdeeld over 4 kernen

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle wegen buiten de bebouwde kom, waaronder een rijksweg en enkele provinciale wegen, in totaal 226 km.

Alle wegen binnen de bebouwde kom, in totaal 54 km.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gebruik gemaakt van de adviezen van een adviesbureau dat was ingeschakeld voor de opstelling van een verkeersveiligheidsplan.

Publicatie 116 van het CROW, het handboek, is niet gebruikt en was bij de start van het planproces ook niet beschikbaar.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen gebruik gemaakt van een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, en er zijn geen wensbeelden voor de verschillende verkeerssoorten opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is uitgegaan van de bestaande wegenstructuur, het huidige gebruik van de wegen en de daarop voorkomende intensiteiten naar vervoerswijze. Ook is gelet op het Streekplan.

Er is niet speciaal aandacht besteed aan de OV-verbindingen.

Er is enigszins rekening gehouden met de ritduur, maar niet in de vorm van een exact ritduur-criterium.

Toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot uitbreidingen in de bebouwde kommen van Wieringerwerf en Middenmeer zijn meegenomen.

Financiële overwegingen hebben bij de indeling van de wegen geen rol gespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

In de bebouwde kom van Middenmeer en op enkele plaatsen buiten de bebouwde kom is dit probleem onderkend. Binnen de kom is dit geen ernstig probleem en ook voor buiten de kom heeft men geen maatregelen gepland om dit doorgaande verkeer te verminderen. Wel zijn in Middenmeer maatregelen genomen om de snelheid van het doorgaande verkeer te verminderen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Openbaar-vervoerverbindingen zijn nauwelijks bij de beoordeling betrokken, omdat ze geen belangrijke rol spelen bij de categorisering.

Ook aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten is geen speciale aandacht besteed. De relatief korte afstanden vanaf de ontsluitingswegen gaven ook geen aanleiding daartoe.

7. Problematiek gemengde functies

Het probleem doet zich voor, want er zijn GOW's met erftoegangen. Die combinatie wordt in feite geaccepteerd en men overweegt geen maatregelen om dit te ondervangen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men:

Stroomwegen: alleen een autosnelweg, circa 20 km.

Wegen met ontsluitingsfunctie:

- type 2a (= RONA V); komt in feite niet voor;
- type 2b (= RONA VI); totaal 44 km weg, bedoeld voor 80 km/uur;
- type 2c (= RONA VII); totaal 17 km weg, eveneens voor 80 km/uur.

De resterende 145 km wordt tot de erftoegangswegen gerekend (= RONA VIII), bedoeld voor een snelheidsniveau van 60 km/uur.

De grootte van de circa 12 gebieden buiten de kom is opgemeten van de kaart en varieert van 3 tot 30 km²; gemiddeld 15 km²

Binnen de bebouwde kom:

- ontsluitingswegen, typen 2a en 2b, voor 70 of 50 km/uur; komen niet voor;
- ontsluitingswegen, type 2c; totaal circa 5 km in Middenmeer en Wieringerwerf; 40 - 50 km/uur;
- erftoegangswegen, type 3a, in totaal bijna 7 km in Middenmeer en Wieringerwerf; 30 - 40 km/uur;
- erftoegangswegen type 3b, circa 42 km, < 30 km/uur.

9. Uitvoering wegen

In het algemeen wordt de bestaande uitvoering van de wegen gehandhaafd.

De wegen buiten de bebouwde kom met ontsluitingsfunctie zijn enkelbaans en hebben soms fietspaden. Landbouwverkeer is bijna overal toegestaan ('valt niet aan te ontkomen').

Er is geen koppeling tussen wegcategorie en fietsvoorziening, dus ook langs erftoegangswegen komen wel fietspaden voor.

Snelheidsvermindering wil men bereiken met poortconstructies bij de ingangen van gebieden en op enkele weggedeelten door de toepassing van fietssuggestiestroken (niet in rood uitgevoerd).

Ook binnen de bebouwde kom is er geen strikte koppeling tussen wegtype en fietsvoorziening. De wegen met ontsluitingsfunctie hebben overigens wel (bijna) altijd een fietspad.

Voor snelheidsbeperking denkt men aan drempels, asverspringingen, plateau's en sluisjes.

10. Uitvoering kruispunten

De plannen voor de uitvoering van de kruispunten tussen de verschillende categorieën en wegtypen moeten nog worden ontwikkeld.

Voor de toegangen van verblijfsgebieden wil men binnen de kom inritconstructies of drempels toepassen en buiten de kom poortconstructies.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is in september 1995 gestart met de opdracht aan een adviesbureau in het kader van het opstellen van een verkeersveiligheidsplan. Op voorstel van het adviesbureau is toen besloten de duurzaam-veilige categorisering in deze plannen te betrekken.

Het plan werd in december 1997 door de gemeenteraad vastgesteld zodat het planvormingsproces ruim twee jaar in beslag heeft genomen.

Op dit moment is men bezig met verdere uitwerking van de plannen en aanpassing op detailniveau.

De aanleg van nieuwe wegen en eventuele afsluitingen van bestaande wegen zijn nog niet in deze plannen aan de orde gekomen. Misschien gebeurt dit nog wel in een later stadium.

In 1999 zal met de uitvoering van de maatregelen een begin worden gemaakt.

Er zijn nog geen concrete plannen voor evaluatie van de te nemen maatregelen en/of de procesgang. Er is wel een evaluatie-actieplan voorzien voor het VVP

Afstemming

Voor de afstemming van de plannen met andere wegbeheerders is nog weinig contact geweest met buurgemeenten, en gelet op de situering van de gemeente is dat ook niet zo noodzakelijk. Er is wel een reactie gekomen van de gemeente Anna Paulowna; met die gemeenten en met de provincie is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Naast de genoemde gemeente en de provincie zijn bij de planvorming het ROV en de politie betrokken geweest. Inspraak door burgers en andere belanghebbenden was nog niet aan de orde; dat komt te zijner tijd bij de invulling van de 30 km-gebieden.

Opmerkingen

De onervarenheid met dit type plannen heeft de planvorming vertraagd. Het heeft moeite gekost de plannen in een goed leesbaar verhaal om te zetten

9. Gemeente Montfoort

Gesproken met: Dhr. Mirk, 17 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 38,3 km²

Aantal inwoners: 13.250, verdeeld over de kernen Linschoten en Montfoort

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle wegen buiten de bebouwde kom, waaronder de provinciale wegen N228 en N204

Een deel van de wegen binnen de bebouwde kom.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gebruik gemaakt van de adviezen van een adviesbureau dat bezig was met de opstelling van een verkeersplan voor de gemeente.

Publicatie 116 van het CROW, het handboek, is niet gebruikt en was bij de start van het planproces ook nog niet beschikbaar.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen gebruik gemaakt van een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, en er zijn evenmin wensbeelden voor de verschillende verkeerssoorten opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Buiten de bebouwde kom is uitgegaan van de bestaande hoofdwegenstructuur, de beide provinciale wegen, die ook door lijnbussen worden gebruikt. Daarmee kwam de indeling naar GOW en ETW tot stand.

Ook binnen de bebouwde kom is uitgegaan van de bestaande wegenstructuur en zijn de wegen die nu de hoofdstructuur vormen in principe aangewezen als GOW. Daartoe behoren ook enkele provinciale weggedeelten binnen de bebouwde kom. De overblijvende wegen vallen dan in de 30 km/uur-gebieden, waarbij werd getoetst of de intensiteit op die wegen niet boven de 2500 mvt/etmaal kwam.

Een ritduurcriterium is niet gehanteerd.

Toekomstige uitbreidingen in de bebouwde kom zijn in de plannen betrokken, inclusief de daarvoor benodigde uitbreiding van de GOW's.

Financiële overwegingen hebben bij de indeling van de wegen geen rol gespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

In de bebouwde kommen van Montfoort en Linschoten heeft men geen problemen met doorgaand verkeer door de beoogde 30 km/uur-gebieden. Buiten de bebouwde kom doen deze problemen zich wel voor, maar niet in ernstige mate. Door aanpassing van de bewegwijzering hoopt men verbetering in de situatie te bereiken.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Doordat de keuze van GOW's onder meer werd gekoppeld aan het gebruik door het openbaar vervoer, worden op dat gebied geen problemen verwacht.

Men verwacht dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten als gevolg van de categoriseringsmaatregelen niet zal verslechteren.

7. Problematiek gemengde functies

Op de GOW's buiten de bebouwde kom komen uitritten voor. Men heeft geen afdoende oplossing hiervoor kunnen vinden, met name omdat de ruimte voor geschikte oplossingen vaak ontbreekt. Op sommige plaatsen wil men proberen het aantal uitritten wat terug te brengen.

Een ander probleem betreft eveneens de GOW's buiten de bebouwde kom, omdat daarop landbouwverkeer is toegestaan. Men zoekt nog naar een oplossing hiervoor.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men:

Een tweetal gebiedsontsluitingswegen, bedoeld voor 80 km/uur.

De resterende wegen worden erftoegangswegen gerekend (verblijfsgebied), bedoeld voor een snelheidsniveau van 60 km/uur. Het gaat om 4 gebieden, de vier kwadranten die ontstaan door de beide kruisende GOW's, uitgezonderd de daarbinnen gelegen bebouwde kommen.

De lengte van de wegen en de grootte van de gebieden is niet bekend.

Aanleg van nieuwe verbindingen of afsluiting van bestaande, bijvoorbeeld om doorgaand verkeer te vermijden, is niet voorzien.

Binnen de bebouwde kom:

De GOW's met maximum snelheid van 50 km/uur, inclusief enkele provinciale weggedeelten.

Daarbinnen de gebieden, bedoeld voor een snelheid van 30 km/uur.

De lengte van de wegcategorieën is (nog) niet bekend; wordt te zijner tijd vastgesteld in verband met de aanvraag van subsidie.

Via opmeten op de kaart is vastgesteld dat de grootte van de gebieden binnen de kom varieert van circa 12 tot circa 35 ha.

9. Uitvoering wegen

De GOW's buiten de bebouwde kom (provinciale wegen) zijn enkelbaans en uitgevoerd met vrijliggende fietspaden.

Langs de toekomstige 60 km/uur-wegen zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig maar er zijn plannen om die op een deel van deze wegen wel aan te leggen. Daartoe moet nog gekozen worden tussen fietspaden en fietsstroken.

De GOW's binnen de bebouwde kom zijn enkelbaans wegen. Op een deel daarvan komen fietsstroken voor. Er zijn geen plannen om daar veranderingen in aan te brengen.

De 30 km/uur-gebieden moeten nog worden ingericht. De planontwikkeling voor die inrichting is nog niet gereed, zodat ook nog niet bekend is waar welke snelheidsverlagende maatregelen worden getroffen.

10. Uitvoering kruispunten

Men geeft de voorkeur aan een directe relatie tussen wegcategorieën en toe te passen kruispunttypen:

Buiten de bebouwde kom:

Het kruispunt tussen de GOW's: een rotonde.

De kruispunten en aansluitingen van ETW's op de GOW's: voorrangskruisingen

De kruispunten tussen ETW's onderling: gelijkwaardige kruispunt.

Binnen de bebouwde kom:

De kruispunten tussen GOW's: rotonde of voorrangskruising; geen VRI.

Kruispunten tussen ETW en GOW: een poortconstructie

Kruispunten tussen ETW's onderling: gelijkwaardig kruispunt.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is in eind 1996 gestart, in het kader van het opstellen van een verkeersstructuurplan en een verkeersveiligheidsplan. De plannen werden voorbereid door een adviesbureau en besproken in een werkgroep waarin de wethouder, ambtenaren van diverse sectoren en van de politie, en vertegenwoordigers van het ROV en de provincie zitting hebben.

Het was voorzien dat de plannen begin december 1998 in de raadscommissie besproken en eind december in de gemeenteraad zouden worden vastgesteld.

Het is de bedoeling in 1999 een begin te maken met de uitvoering van de maatregelen. Voor de toekomst zijn tussentijdse evaluaties gepland.

Afstemming

Voor de afstemming van de plannen met andere wegbeheerders is overleg gevoerd met de provincie en het ROV. Overleg met buurgemeenten dient nog plaats te vinden.

Overleg en inspraak

Bij de planvorming is een klankbordgroep betrokken met vertegenwoordigers van de middenstand uit de beide kernen, de land- en tuinbouworganisatie, een ouderenorganisatie en de vrouwenadviescommissie.

Daarnaast werd de inspraak geregeld via een enquête onder alle inwoners, die ruim 600 reacties opleverde. Daarna zijn er informatie-avonden georganiseerd. De meer definitieve plannen werden 6 weken ter inzage gelegd en daarop volgden enkele hoorzittingen. Deze inspraak heeft in totaal circa een half jaar in beslag genomen.

De beide procedures hebben geleid tot aanpassing van de plannen op details.

Ervaringen met de planvorming

De planvorming is naar wens verlopen. Het inschakelen van diverse groeperingen en de regeling van de inspraak is een goede aanpak gebleken. Wel is er enige vertraging ontstaan door wisseling van de betrokken wethouder.

10. Gemeente Bergen (Limburg)

Gesproken met: Dhr. P. Cillissen, 5 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 109,4 km²

Aantal inwoners: 13.350, verdeeld over 9 kernen (7 dorpen); gemeentebestuur in Nieuw Bergen

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle wegen buiten de bebouwde kom, in totaal 141 km waaronder 3,5 km provinciale weg.

Alle wegen binnen de bebouwde kom, in totaal 51 km.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gebruik gemaakt van de adviezen van een adviesbureau dat bij het opstellen van een nieuw gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan een voorzet heeft gegeven voor de categorisering.

Publicatie 116 van het CROW, het handboek, is niet gebruikt. Het was bij de start van de planvorming juist verschenen maar bij de gemeente (nog) niet bekend.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen gebruik gemaakt van een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, en er zijn geen wensbeelden voor de verschillende verkeerssoorten opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is gekozen voor een pragmatische aanpak, waarbij zoveel mogelijk rekening werd gehouden met de bestaande wegenstructuur en de daarop voorkomende verkeersintensiteiten. Ook de verplaatsingspatronen zijn in beeld gebracht.

Verder heeft men gekozen voor aansluiting op de keuze van de provincie die de provinciale wegen binnen het gebied als GOW had bestempeld. Dat zijn ook de wegen waarop het openbaar (bus)vervoer wordt afgewikkeld.

Er is rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen zoals de uitbreiding van nationale parken.

Er worden binnen de gemeente geen grote bouwactiviteiten verwacht, zodat daarmee weinig rekening gehouden hoefde te worden.

Ritduurcriteria zijn bij de categorisering niet toegepast, ook niet voor hulpverleningsdiensten.

Financiële overwegingen hebben bij het opstellen van het GVVP en de indeling van de wegen geen rol gespeeld. Dat wordt wel verwacht bij de feitelijke realisering.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Deze problemen doen zich alleen voor in het industriegebied van Nieuw Bergen. Men wil daarvoor maatregelen treffen, desnoods in de vorm van afsluiting van bepaalde wegen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De wegen waarop het openbaar vervoer zich afwikkelt zijn aangewezen als GOW, zodat er in dat opzicht geen problemen worden verwacht.

Verder is er geen aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten als gevolg van de categoriseringsmaatregelen. Maar men verwacht in dat opzicht ook geen problemen.

7. Problematiek gemengde functies

Op de GOW's buiten maar ook binnen de bebouwde kom komen uitritten voor. Gelet op de verkeersintensiteiten, maximaal 8000 auto's per etmaal, verwacht men ook geen ernstige problemen. Ventwegen komen nauwelijks voor maar in het kader van 'duurzaam-veilig' zijn wel aanbevelingen gedaan voor de aanleg van parallel-voorzieningen. Er zijn evenwel nog geen

concrete plannen. Wel probeert men op een bepaalde wegen buiten de bebouwde kom het aantal toegangen ('vergunningen') te verminderen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men drie categorieën:

Een kort stukje stroomweg van circa 2 km (autosnelweg) waarop 120 km/uur geldt. Dit weggedeelte is verder niet bij de categorisering betrokken.

Circa 3,5 km GOW, onderdeel van het provinciale wegennet, waarop 80 km/uur van toepassing is.

De resterende 137,5 km weg wordt erftoegangsweg; maar circa 15 km daarvan heeft toch wel een verkeersfunctie, hoewel de verkeersintensiteit op deze weggedeelten niet boven de 5000 mvt/etmaal uitkomt. Op deze wegen wordt een maximum snelheid van 60 km/uur van toepassing.

De grootte van de te onderscheiden verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom is niet bekend.

Binnen de bebouwde kom:

Ongeveer 0,5 km GOW met maximum snelheid van 50 km/uur in Nieuw Bergen.

Deze kern heeft daardoor 2 gebieden; alle andere 8 kernen vormen elk één verblijfsgebied. De grootte van deze gebieden varieert van circa 15 ha tot maximaal 90 à 100 ha. Deze gebieden zijn bedoeld voor een snelheid van 30 km/uur.

9. Uitvoering wegen

De GOW's buiten de bebouwde kom (provinciale wegen) zijn enkelbaans en nu voor meer dan 95% uitgevoerd met fietsvoorzieningen. Te zijner tijd worden die wellicht vervangen door bredere paden voor tweerichting verkeer aan één zijde. Ook de 15 km ETW die een verkeersfunctie hebben wil men van een vrijliggend fietspad voorzien.

De GOW's binnen de bebouwde kom zijn enkelbaans wegen met fietsvoorzieningen.

Voor de beheersing van de snelheid in de 30 km/uur-gebieden wil men plateau's, drempels, versmallingen en asverspringingen toepassen.

Eventuele snelheidsmaatregelen op de 50 km/uur-wegen zijn een zaak van de provincie.

10. Uitvoering kruispunten

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom wil men de kruispunten tussen GOW's, nu uitgevoerd als VRI, te zijner tijd vervangen door een rotonde.

Kruispunten tussen ETW en GOW in principe uit te voeren als voorrangskruising. De GOW's binnen de bebouwde kom zijn uitgevoerd als voorrangsweg en dat zal niet worden gewijzigd.

Kruispunten tussen ETW's binnen de kom zullen als gelijkwaardige kruising worden uitgevoerd.

Bestaande voorrangskruisingen gaan verdwijnen.

De uitvoering van kruispunten tussen ETW's buiten de kom is nog niet aan de orde geweest.

Bij de uitvoering van een herinrichtingsplan wil men alle overgangen van ETW naar GOW vervangen door uitritconstructies.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is medio 1997 gestart, in het kader van het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan. De categorisering werd voorbereid door het adviesbureau en daarna in overleg met de gemeente vastgesteld. De planvorming heeft ruim een jaar in beslag genomen. Er is enige vertraging ontstaan omdat middelen voor maatregelen vrijgemaakt moesten worden.

In december 1998 zou het plan door de gemeenteraad vastgesteld worden.

Uitvoering van de maatregelen komt niet eerder dan in 1999 aan de orde. De subsidieregeling in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig zal voor een versnelling van de uitvoering zorgen.

Er is niet voorzien in een formele evaluatie van de maatregelen maar tijdens de uitvoering zal 'de vinger aan de pols worden gehouden'.

Afstemming

Door de min of meer natuurlijke begrenzing van de gemeente, waaronder de rivier de Maas, is afstemming met naburige wegbeheerders nauwelijks aan de orde. Met de gemeente Gennep is overleg gevoerd over een fietspad.

Overleg en inspraak

Bij de planvorming is er overleg geweest met de provincie en, zoals hiervoor gemeld, met de gemeente Gennep. Voor de begeleiding van het project was er een werkgroep waarin de gemeente, de politie, de plaatselijke afdeling van VVN, het ROV Limburg en het adviesbureau zitting hadden. Een inspraakprocedure voor de bevolking, aangeduid als de 'dorpsronde', is uitgevoerd als een enquête die de inwoners de mogelijkheid bood verkeersonveilige situaties onder de aandacht te brengen. Deze inspraakronde vroeg ongeveer twee maanden.

Ervaringen met de planvorming

Men is tevreden over de wijze waarop de plannen tot stand zijn gekomen.

Opmerkingen

De subsidieregeling in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig wordt zeer gewaardeerd omdat daardoor een belangrijke versnelling van de uitvoering van de maatregelen wordt bereikt.

11. Gemeente Oud Beijerland

Gesproken met: Dhr. v.d. Zwaan, 8 september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 19,6 km²

Aantal inwoners: 21.475

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen binnen de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116

Een SWOV-rapport

Voorstel adviesbureau

Alle relevante informatie die ze beschikbaar hebben

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Het stappenplan volgens publicatie 116 werd niet gevolgd.

Er zijn wensbeelden opgesteld van alle vervoerswijzen m.u.v. het langzaam gemotoriseerd verkeer. De wensbeelden per vervoerswijze bleken soms conflicterend en daarbij is aan het fietsverkeer een dominante rol toegekend.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is uitgegaan van de intensiteiten per vervoerswijze en het bestaande openbaar vervoer netwerk. Daarnaast is veel belang gehecht aan de bereikbaarheid van het centrum.

Bij de categorisering hebben financiële overwegingen niet meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormt een probleem en daarvoor zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten mede een rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Men heeft daarvoor geen pasklare oplossing en probeert op politiek niveau consensus te bereiken. Daarnaast wordt gedacht aan voorlichting van de bevolking.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom worden 3 wegcategorieën onderscheiden:

gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen A en verblijfsgebied, die respectievelijk 5%, 15% en 80% van de totale weglengte betreffen..

Over de afmetingen van verblijfsgebieden is geen exacte informatie bekend. Men heeft gekozen voor 2 à 3 grote verblijfsgebieden, exclusief bedrijfsterreinen.

9. Uitvoering wegen

De erftoegangswegen A, bedoeld voor 50 km/uur, zijn enkelbaans met fiets(suggestie)stroken of vrijliggende fietspaden.

De snelheidsbeperkende maatregelen voor gebiedsontsluitingswegen betreffen verkeersdrempels, asverspringingen en incidentele versmallingen.

Bij de erftoegangswegen A worden incidentele asverspringingen toegepast. Binnen de verblijfsgebieden worden alle geschikte maatregelen toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen onderling worden als voorrangskruising of als rotonde uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor de kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen en toegangswegen A en voor de kruisingen tussen toegangswegen A onderling.

De kruispunten tussen de erftoegangswegen onderling worden als gelijkwaardige kruising uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Fase 1 van duurzaam-veilig hoopt men volgens het convenant voor 1 januari 2002 afgerond te hebben.

Afstemming

De categoriseringsplannen zijn afgestemd op die van andere wegbeheerders in de omgeving. Er heeft met hen (nog) geen overleg plaatsgevonden.

Overleg en inspraak

De planvorming komt tot stand in overleg met een adviesbureau.

Daarnaast heeft overleg plaats gevonden met bedrijven, de politie, VVN, belangenorganisaties en bewoners.

Ervaringen

Omdat de plannen nog niet gereed zijn, kan nog geen mening over de ervaringen met de planvorming worden gegeven.

Mening over CROW-publicatie 116:

Het handboek wordt een duidelijke publicatie genoemd die als richtlijn en als naslagwerk kan worden gebruikt.

12. Gemeente Gorinchem

Gesproken met: Dhr. H. Pauw, september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 22 km²

Aantal inwoners: 32.575

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen binnen de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116

Voorstel adviesbureau

Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig van het CROW

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Het stappenplan volgens publicatie 116 werd niet letterlijk gevolgd maar men heeft wel een gelijksoortige methode toegepast.

Er zijn wensbeelden opgesteld van de vervoerswijzen voetgangers en fietsers, van de indeling verblijfsgebieden en van de bedrijfsgebieden.

De wensbeelden zijn conflicterend gebleken en daarbij heeft de doorstroming van het snelverkeer een dominante rol gespeeld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Als antwoord op deze vraag werd verwezen naar Quo Vadis (DHV) dat alle elementen bevat die voor deze categorisering zijn gehanteerd.

Bij de categorisering hebben financiële overwegingen niet meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormt een probleem en daarvoor zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten mede een belangrijke rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Men is daar 'pragmatisch mee omgegaan'.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom worden 3 wegcategorieën onderscheiden:

stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, en erftoegangswegen, die respectievelijk 10%, 20% en 70% van de totale weglengte betreffen.

De gebiedsontsluitingswegen worden aangeduid als HoofdInfraStructuur wegen, afgekort als HIS-wegen.

Over de afmetingen van verblijfsgebieden is geen informatie bekend.

9. Uitvoering wegen

De stroomwegen hebben gescheiden rijbanen voor de beide rijrichtingen.

De gebiedsontsluitingswegen hebben eveneens gescheiden rijbanen en zijn voorzien van fietspaden of fiets(suggestie)stroken.

De erftoegangswegen zijn enkelbaans, met asmarkering.

De snelheidsbeperkende maatregelen hebben betrekking op de erftoegangswegen en daarvoor worden verkeersdrempels, asverspringingen, incidentele versmallingen en minirotondes toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

Er is geen concrete opgave gedaan van de toegepaste kruispunttypen; vermoedelijk is er geen directe relatie tussen wegcategorie en kruispunttype en gaat men er vanuit dat de bestaande typen gehandhaafd blijven.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming bevindt zich in de eindfase en is nu bijna gereed. Het proces heeft circa 1,5 jaar in beslag genomen.

Een deel van de maatregelen wordt inmiddels uitgevoerd.

Afstemming

De categoriseringsplannen zijn nog niet afgestemd op die van andere wegbeheerders in de omgeving. Daarover wordt nog overleg gevoerd met de betrokkenen.

Overleg en inspraak

De planvorming komt tot stand in overleg met een adviesbureau.

Daarnaast heeft overleg plaats gevonden met alle relevante instanties, belangenorganisaties, bedrijven, bewoners etc.

Ervaringen

Het nog wat abstracte karakter van de plannen levert problemen op m.b.t. de communicatie. Het blijkt een moeizaam verhaal naar de diverse groepen toe.

Mening over CROW-publicatie 116:

Men vindt het handboek een goede poging met een nogal wetenschappelijke benadering en daardoor erg onduidelijk als het gaat om de toepassing in de praktijk.

Er wordt geen informatie gegeven m.b.t. de te verwachten financiële inspanning.

13. Gemeente Ooststellingwerf

Gesproken met: Dhr. Plantenga, 11 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 226 km²

Aantal inwoners: 25000 verdeeld over 6 dorpen; gemeentebestuur in Oosterwolde

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle gemeentelijke en overige wegen buiten de bebouwde kom;

Ten dele ook de wegen binnen de bebouwde kom.

2. Gebruikte informatie en adviezen

In het stadium dat aan de plannen voor de categorisering vooraf ging, is werd geadviseerd door de Landbouwniversiteit Wageningen (LUW). Ook de provincie heeft bijgedragen aan de planvorming. Er werd geen gebruik gemaakt van publicatie 116 van het CROW, het handboek, omdat de planvorming al was gestart voordat deze publicatie verscheen.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen gebruik gemaakt van een stappenplan zoals in het handboek aangegeven, en er zijn geen wensbeelden voor de verschillende verkeerssoorten opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Uitgangspunten bij de categorisering waren de leefbaarheid voor de bewoners en een goede bereikbaarheid.

Er is gebruik gemaakt van herkomst-bestemmingsrelaties die bij een studie door de LUW zijn vastgesteld. Er is gekozen voor een pragmatische aanpak, waarbij zoveel mogelijk rekening werd gehouden met de bestaande wegenstructuur en de daarop voorkomende verkeersintensiteiten. De lijnvoering van het openbaar vervoer heeft geen rol gespeeld.

Verder is er tot op zekere hoogte gebruik gemaakt van ritduurcriteria maar niet in exacte zin.

Financiële overwegingen zijn niet van invloed geweest op de keuze van de wegcategorieën.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Er zijn hier en daar problemen met doorgaand verkeer. Men wil de snelheid op die weggedeelten omlaag brengen, bebouwde kommen instellen (Fochtelloo) en de doorstroming op de daarvoor bedoelde wegen bevorderen (aangeduid als 'duw-trek verhaal'). Als dat niet afdoende is worden desnoods bepaalde wegen afgesloten met een automatische fysieke afsluiting (AFA), mits daarvoor voldoende maatschappelijk draagvlak aanwezig is.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

Er is weinig aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het openbaar vervoer als gevolg van de categoriseringsmaatregelen.

7. Problematiek gemengde functies

Er zijn GOW's met erftoegangsfunctie en de provincie onderzoekt of daar oplossingen voor gevonden kunnen worden. De gemeente heeft twijfels en denkt dat goede oplossingen niet haalbaar zijn om financiële redenen of omdat de ruimte daarvoor ontbreekt, zoals in Nijerberkoop.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men de volgende categorieën:

Stroomwegen A en B. Het onderscheid tussen A en B wordt als een 'ambtelijk/bestuurlijk compromis' aangeduid maar er konden geen kenmerkende verschillen in de uitvoering van de wegen worden genoemd.

Gebiedsontsluitingswegen A en B. Type A is gesloten voor langzaam verkeer; op type B zou langzaam verkeer wel toelaatbaar zijn.

De stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen behoren alle tot de provinciale wegen.

Ook bij de erftoegangswegen worden twee typen onderscheiden, aangeduid als ETW** en ETW*.

Ook bij dit onderscheid kon niet duidelijk worden gemaakt wat de verschillen in uitvoering zijn.

De lengten van de onderscheiden wegcategorieën en de grootte van verkeersluwe gebieden konden niet worden opgegeven.

Binnen de bebouwde kom:

Het overgrote deel van de wegen binnen de kom is of wordt 30 km/uur. Uitgezonderd wordt circa 5 km weg waar 50 km/uur blijft gelden.

Ook van deze wegen waren de gezamenlijke lengten niet bekend. De grootte van de 30 km/uur-gebieden varieert naar schatting van minder dan 25 ha tot ruim 100 ha.

9. Uitvoering wegen

Buiten de bebouwde kom:

De stroomwegen A en B zijn enkelbaans, snelheid 100 km/uur.

De GOW's A en B zijn beide enkelbaans en een maximum snelheid van 80 km/uur.

De ETW's zijn enkelbaans. Per wegvak zal worden bekeken welke maatregelen daar nodig zijn, zoals het instellen van 60 km/uur. Op de overige weggedeelten blijft dan 80 km/uur van kracht.

Bestaande fietsvoorzieningen langs deze wegen zullen gehandhaafd blijven.

Om de overgangen van GOW naar ETW te benadrukken wil men de ETW geheel of eventueel het eerste gedeelte in klinkerbestrating uitvoeren, hetgeen wordt aangeduid als poortconstructie.

Voor de uitvoering van de 30 km/uur-wegen binnen de kom wil men asfalt vervangen door klinkerbestrating, een goot in het midden aanbrengen, plateau's en gebolde cirkels op kruispunten toepassen en het geheel aankleden met fraai wegmeubilair. Er wordt op de weg zelf geparkeerd. Op deze wijze wil men de snelheid laag houden. Drempels wil men liever niet toepassen.

10. Uitvoering kruispunten

De kruispunten tussen SW en GOW buiten de kom worden ongelijkvloers uitgevoerd.

Tussen GOW's onderling gelijkvloers, soms als rotonde.

De aansluitingen van ETW's op GOW's uit te voeren als voorrangskruising waarbij een poortwerking moet ontstaan door verschillen in wegverharding.

De kruisingen tussen ETW's onderling zijn gelijkwaardig.

Kruisingen of aansluitingen tussen SW en ETW zijn niet toegestaan.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Het planvormingsproces is eind 1996 gestart met een uitgebreid inspraakproces. Dat is eind 1997 afgerond met een categoriseringsplan, waarna een maatregelenplan is opgesteld, onder meer bedoeld om financiële kaders vast te stellen. Het plan is geaccepteerd door B en W, maar was nog niet in de gemeenteraad geweest.

Na goedkeuring van de plannen door de raad wil men weer met de bevolking overleggen en de resultaten zouden dan eind 1999 door de raad definitief goedgekeurd kunnen worden.

Sommige maatregelen zijn al gerealiseerd, zoals de inrichting van enkele 30 km/uur-gebieden.

Meestal is dit 'meeliften' met ander werkzaamheden.

Voor evaluatie van de maatregelen ontbreekt helaas de tijd.

Afstemming

Voor de afstemming van de plannen met die van andere wegbeheerders was er overleg met de provincie. Ook met buurgemeenten is er contact geweest, maar niet uitvoerig omdat de planontwikkeling in die gemeenten minder ver gevorderd is.

Overleg en inspraak

Er is uitgebreid overleg geweest met de bevolking via vertegenwoordigingen van diverse dorpen die daar 'plaatselijke belangen' heten. Die hebben zelf voorstellen gedaan voor de categorisering in de gehele gemeente. Die voorstellen zijn naast de gemeentelijke plannen gelegd en na uitgebreid overleg is men het eens geworden over een gezamenlijk plan. Dit proces heeft ongeveer een jaar in beslag genomen.

Verder is er overleg gevoerd met Agrarische belangenverenigingen, met de politie en hulpdiensten, de provincie en summier met het ROV. Nog niet met vertegenwoordigers van het openbaar vervoer. Er was geen overleg met belangengroeperingen zoals de enfb of de VBV.

Ervaringen met de planvorming

De gevolgde werkwijze bij de planvorming, met name de inspraak, is als zeer positief ervaren. Ook de bevolking heeft deze inspraak gewaardeerd; het heeft hen gestimuleerd en men is daardoor anders over het verkeer gaan denken.

Ervaring met maatregelen

In de kern Donkerbroek heeft men door de aangepaste inrichting van de weg een verlaging van de gemiddelde snelheid met circa 20% vastgesteld. De hogere snelheden zijn nog wat sterker gedaald.

Opmerkingen

Men geeft de voorkeur aan een open start van de planvorming in overleg met de betrokkenen.

Daarbij moet bij de aanvang in principe elke oplossing nog mogelijk zijn.

Bij het opstellen van het herinrichtingsplan Waskemeer heeft men hier positieve ervaringen mee opgedaan.

14. Gemeente Woerden

Gesproken met: Dhr. F. Wagenmakers, 17 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 69,3 km²

Aantal inwoners: 37000 verdeeld over Woerden, Kamerik, Kanis en Zegveld

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle gemeentelijke wegen binnen en buiten de bebouwde kom

De rijksweg (A12) en de provinciale wegen zijn buiten beschouwing gebleven.

2. Gebruikte informatie en adviezen

In samenwerking met een adviesbureau is een verkeersveiligheidsplan opgesteld en zijn de wegen gecategoriseerd.

Bij de start van de planvorming was publicatie 116 van het CROW, het handboek, nog niet verschenen. Het is daardoor ook niet gebruikt.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Voor zover bekend is er geen gebruik gemaakt van een stappenplan zoals in het handboek aangegeven,

en zijn er geen wensbeelden voor de verschillende verkeerssoorten opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de indeling van de wegen is op de eerste plaats gelet op de huidige vormgeving en het gebruik van de bestaande wegen, met name de verkeersintensiteiten. Grenswaarden van 3000 en 5000 mvt/etmaal zijn gehanteerd voor de categorieën III en IIB (zie verder).

Ook de aanwezigheid van een openbaar vervoer verbinding is meegewogen, hetgeen aanleiding geweest kan zijn een weg in de categorie IIB in te delen in plaats van III.

Verder is gelet op bestaande fietsvoorzieningen en het gebruik daarvan.

Ritduurcriteria zijn zo goed als zeker niet gehanteerd.

De toekomstige ontwikkelingen zoals uitbreidingen en nieuwe wijken, zijn in de plannen betrokken.

Financiële overwegingen zijn niet van invloed geweest op de keuze van de wegcategorieën.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Met name in het centrumgebied van Woerden vormt het doorgaande verkeer een probleem. Daar hoopt men een belangrijke verbetering te bereiken door inrichting als 30 km/uur-gebied.

Op enkele andere plaatsen komt ook ongewenst doorgaand verkeer voor, maar daar is het probleem van beperkte omvang. Buiten de bebouwde kom is het geen probleem.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De lijnvoering van het openbaar vervoer is van invloed geweest op de indeling van de betreffende wegen.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten als gevolg van de categoriseringsmaatregelen heeft geen rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Er komen GOW's met erftoegangsfunctie voor maar dat probleem wordt door de gemeente als onoplosbaar beschouwd. Men heeft ook niet de indruk dat uitritten een probleem vormen voor het doorgaand verkeer. Men heeft dan ook geen maatregelen voorgenomen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men de volgende categorieën:

- I = de stroomweg (autosnelweg), 120 km/uur, in beheer bij het rijk;
- II = de gebiedsontsluitingsweg, 80 km/uur, in beheer bij de provincie;
- III = de erftoegangsweg, 60 km/uur.

Oorspronkelijk was er een categorie IIB met een maximum snelheid van 60 km/uur, maar deze heeft men in een later stadium bij categorie III gevoegd.

Enkele weggedeelten buiten de kom zijn ingericht als 30 km/uur-gebied.

Binnen de bebouwde kom kent men de indeling in de volgende categorieën:

- I = hoofdader, overwegen 50 km/uur; een klein deel op 70 km/uur;
- II = gebiedsontsluitingsweg; snelheid 50 km/uur;
- III = alle overige wegen, in te richten als 30 km/uur-gebied.

Daarnaast komen er enkele solitaire fietspaden voor.

Oorspronkelijk koos men ook nog voor een categorie IIB, onder meer in samenhang met het gebruik door het openbaar vervoer. Later heeft men deze wegen ingedeeld bij categorie III.

De lengten van de wegcategorieën binnen en buiten de bebouwde kom zijn niet bekend. Ook de grootte van verblijfsgebieden kon niet worden opgegeven.

9. Uitvoering wegen

Buiten de bebouwde kom:

Categorie II betreft enkelbaans wegen met 2 rijstroken, 7 à 8 m breed. Sommige van deze wegen hebben geen fietsvoorziening en verder komen aanliggende fietspaden en fietsstroken voor. Er zijn geen plannen om deze situatie te gaan wijzigen.

Categorie III betreft enkelbaans wegen tot een breedte van circa 5 m, soms voorzien van uitwijkplaatsen.

Deze wegen hebben in het algemeen geen fietsvoorzieningen.

Binnen de bebouwde kom:

Categorie I, de hoofdader, heeft geen fietsverkeer en daarom ok geen fietsvoorzieningen.

Categorie II is enkelbaans, en is voorzien van aanliggende of vrijliggende fietspaden.

Categorie III is enkelbaans en heeft meestal geen fietsvoorzieningen.

Voor de snelheidsbeheersing in 30 km/uur-gebieden wordt een veelheid aan maatregelen getroffen: drempels, plateau's, asverschuivingen, 'druppels', wisselend links en rechts parkeren en wegversmallingen.

De 50 km/uur-wegen wil men zoveel mogelijk obstakelvrij houden; eventueel worden asverschuivingen toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

Buiten de bebouwde kom:

Kruispunten tussen GOW's onderling is een zaak voor de provincie.

De aansluitingen van ETW's op GOW's worden meestal uitgevoerd als voorrangskruising. Er zijn ook enkele uitritconstructies toegepast. Rotondes en VRI's komen hier niet voor.

De kruisingen tussen ETW's onderling zijn gelijkwaardig.

Binnen de bebouwde kom:

Tussen GOW's onderling wordt een rotonde of een VRI toegepast.

De aansluitingen tussen ETW en GOW zullen in principe alle als uitritconstructie uitgevoerd gaan worden.

De kruisingen tussen ETW's onderling zijn gelijkwaardig; enkele bestaande voorrangskruisingen zullen daarom worden opgeheven.

Voor kruisend fiets- en voetgangersverkeer zijn op verschillende plaatsen tunnels aangelegd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Het planvormingsproces is vermoedelijk in 1996 gestart en in 1997 vastgesteld. men is inmiddels bezig met de uitvoeringsfase waarbij op de eerste plaats de typische knelpunten worden aangepakt. Door de komst van het Startprogramma Duurzaam Veilig is de herinrichting van verblijfsgebieden in een stroomversnelling geraakt. Circa 1/3 deel van de potentiële gebieden is nu ingericht. Een evaluatie is niet in de plannen opgenomen maar men heeft wel het voornemen iets in die richting te doen door te informeren bij bewoners via wijkplatforms.

Afstemming

Voor de afstemming met andere wegbeheerders is tot nu toe contact geweest met de provincie. Contacten met andere wegbeheerders moeten nog aan de orde komen.

Overleg en inspraak

Overleg is gevoerd met het betrokken adviesbureau, de politie, diverse gemeentelijke diensten. Bedrijven en middenstand is gelegenheid voor inspraak geboden. Ook is er inspraak geweest door de bevolking en belangengroeperingen, zoals de enfb en VVN. Bij de gebiedsgewijze inrichting zullen de bewoners nog betrokken worden.

Ervaringen met de planvorming

Hierover is weinig bekend; zie 'opmerking'.

Ervaring met maatregelen

Met name bij de herinrichting zijn de ervaringen positief; er zijn tot nu toe geen negatieve reacties geweest.

Opmerking

De heer Wagenmakers werkt sinds begin 1998 bij de gemeente Woerden en daardoor is hij niet volledig op de hoogte van achtergronden en overwegingen die in de periode daarvoor hebben gespeeld.

15. Gemeente Assen

Gesproken met: Dhr. Hanhart, september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: ??

Aantal inwoners: 56.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen binnen de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116

Publicatie over 'duurzaam-veilig' van RWS

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is gebruik gemaakt van het stappenplan volgens publicatie 116.

Er zijn wensbeelden opgesteld van de vervoerswijzen fietsers en openbaar vervoer.

De wensbeelden zijn conflicterend gebleken maar men heeft niet aan één van de opgestelde wensbeelden een dominante rol toegekend.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten waren de bestaande wegenstructuur en de toekomstige ontwikkelingen van woon- en industriegebieden.

Bij de categorisering hebben financiële overwegingen niet meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormde hier geen probleem zodat daarvoor ook geen aanvullende maatregelen noodzakelijk waren.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een ondergeschikte rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Men heeft daarvoor nog geen geschikte oplossing gevonden.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom worden 3 (+ 2) wegcategorieën onderscheiden:

stroomwegen, verkeersaders, potentiële verkeersaders, verblijfsgebied en potentiëel verblijfsgebied.

Een verdeling van de weglengte naar deze categorieën is niet bekend. Ook heeft men geen informatie over de grootte van verblijfsgebieden.

9. Uitvoering wegen

Een dwarsprofiel van de stroomwegen wordt niet vermeld.

De verkeersaders zijn enkelbaans met asmarkering.

Wegen in de verblijfsgebieden zijn enkelbaans zonder asmarkering en hebben fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De snelheidsbeperkende maatregelen hebben betrekking op de wegen in de verblijfsgebieden en daarvoor worden verkeersdrempels toegepast.

10. Uitvoering kruispunten

Voor de kruispunten tussen Stroomwegen en gebiedsontsluitingsweg (verkeersader) wordt de rotonde genoemd.

De aansluitingen van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen worden als uitritconstructies uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming heeft ongeveer een half jaar in beslag genomen; het plan is in september 1998 aan B & W aangeboden.

Afstemming

De categoriseringsplannen zijn afgestemd op die van andere wegbeheerders (Rijk, provincie en buurgemeenten). Daarover is met de betrokkenen overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Naast het overleg met de betrokken wegbeheerders is voor de opstelling van het plan ook overleg gevoerd met adviseurs, de Regionale Directie van Rijkswaterstaat, OV-maatschappijen, politie, brandweer en overige hulpdiensten, de enfb, transport- en taxi-ondernemers en bewoners.

Ervaringen

De ervaring met de planvorming wordt positief genoemd. Men heeft daarbij veel reacties van bewoners gekregen.

Mening over CROW-publicatie 116:

De aanpak volgens het handboek vindt men te omslachtig.

16. Gemeente Hoorn

Gesproken met: Dhr. Khelewan, 6 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 52 km²

Aantal inwoners: 62000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle gemeentelijke wegen binnen en buiten de bebouwde kom

Ook de rijks- en provinciale wegen zijn bij de categorisering betrokken.

2. Gebruikte informatie en adviezen

In samenwerking met een adviesbureau is een verkeersveiligheidsplan opgesteld en daarin is de categorisering van de wegen opgenomen.

Publicatie 116 van het CROW, het handboek, verscheen nadat men was gestart met de planvorming. Het is daarom in een later stadium alsnog gebruikt.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Het stappenplan uit het handboek is gevolgd en overeenkomstig die werkwijze zijn voor de verschillende vervoerswijzen wensbeelden opgesteld. De wensbeelden bleken in sommige opzichten conflicterend. Om dat op te lossen is niet aan één van de vervoerswijzen een hogere prioriteit gegeven maar heeft men gezocht naar evenwichtige compromissen.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Herkomst- en bestemmingsrelaties zijn uitsluitend voor het fietsverkeer vastgesteld.

Er is gebruik gemaakt van de bestaande wegenstructuur, de aard van de wegen en de gegevens over de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen. Er is aandacht besteed aan de mogelijkheden om sluijverkeer te weren.

Ook de bestaande lijnvoering van het openbaar vervoer is beoordeeld.

Ritduurcriteria zijn uitsluitend voor de hulpdiensten toegepast om er voor te zorgen dat de bereikbaarheid wordt gegarandeerd.

Verder is rekening gehouden met toekomstige uitbreidingen, met name de nieuwe wijken aan de oostzijde van Hoorn.

Het opgestelde plan is in feite een ideaalbeeld en financiële overwegingen hebben in dat stadium nog geen rol gespeeld. In een later stadium komen die zeker wel aan de orde.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Op sommige plaatsen is ongewenst doorgaand verkeer (sluijverkeer) een probleem. Men zoekt oplossingen door op bepaalde plaatsen een 'knip' aan te brengen, met sluis voor het busverkeer. In de oude binnenstad wil men selectieve toegang instellen voor bezorgend verkeer en belanghebbenden.

Verder is overwogen het aantal aansluitingen van ETW's op GOW's te verminderen, maar die maatregel is uiteindelijk niet in de plannen opgenomen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De lijnvoering van het openbaar vervoer is van beperkte invloed geweest op de indeling van de betreffende wegen. En om de bereikbaarheid voor hulpdiensten veilig te stellen heeft men daarvoor ritduurcriteria gehanteerd.

7. Problematiek gemengde functies

Deze problemen zullen zich niet voordoen omdat er langs de GOW's geen erftoegangen voorkomen. Op de ETW's waar 50 km/uur van kracht blijft (zie verder) is parkeren langs de rijbaan niet toegestaan. Het parkeren wordt daar geconcentreerd op (kleinere) parkeerterreinen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men de volgende categorieën:

- Stroomweg type A (autosnelweg), snelheid 120 km/uur;
- Stroomweg type B, snelheid 100 km/uur.

De gemeente heeft buiten de kom geen ETW's in beheer.

Van beide typen is er één weg; weglengten zijn niet bekend, evenmin als de grootte van verkeersluwe gebieden.

Binnen de bebouwde kom is de indeling als volgt:

- één GOW met een maximum snelheid van 80 km/uur; (deze snelheid lijkt niet te passen voor een weg bibeko, maar volgens dhr. Khelewan is dit geen vergissing);
- GOW met maximum snelheid van 50 km/uur;
- ETW met ontsluitend karakter; maximum snelheid 50 km/uur;
- ETW in verblijfsgebieden; maximum snelheid 30 km/uur.

Daarnaast zijn er ook zelfstandige fietsverbindingen, de zogenaamde solitaire fietspaden.

De lengten van de wegcategorieën en de grootte van de verblijfsgebieden konden niet worden opgegeven.

9. Uitvoering wegen

Buiten de bebouwde kom:

De stroomweg (type B) heeft twee rijbanen met elk twee rijstroken. De kruisingen voor het autoverkeer zijn gelijkvloers.

(De 60 km/uur-wegen zijn in beheer bij het waterschap of hoogheemraadschap).

Binnen de bebouwde kom:

De GOW voor 80 km/uur heeft ook 2 rijbanen met elk 2 rijstroken en een vrijliggend fietspad. Ook hier zijn er gelijkvloerse kruisingen.

De GOW voor 50 km/uur heeft meestal 2 rijbanen, soms met twee stroken per rijbaan (2 x 2) maar meestal met één rijstrook per rijbaan (2 x 1). Er zijn vrijliggende fietspaden.

De ETW's met ontsluitend karakter hebben één rijbaan van 5 à 6 m breedte en geen aparte fietsvoorzieningen. Ook de overige ETW's hebben één rijbaan en geen fietsvoorzieningen.

De lengte van de verschillende wegen en de grootte van gebieden was niet bekend.

Voor de beheersing van de snelheden worden plateau's op en bij kruisingen toegepast. Verder drempels, al of niet gecombineerd met middengeleiders. Op 30 km/uur-wegen wordt soms wisselend rechts en links parkeren toegepast. Zebra's komen niet voor op de 30 km/uur-wegen.

10. Uitvoering kruispunten

Buiten de bebouwde kom:

Kruispunten in de stroomweg type B zijn uitgevoerd met VRI. Voor kruisend fietsverkeer zijn er tunnels.

Binnen de bebouwde kom:

Kruispunten in de GOW voor 80 km/uur zijn gelijkvloers met VRI. Op een aantal plaatsen zijn tunnels of viaducten voor het kruisend langzaam verkeer aangebracht.

Kruispunten tussen GOW's onderling zijn meestal met VRI uitgerust; een aantal daarvan zal vervangen worden door rotondes.

De aansluitingen van ETW's met ontsluitingsfunctie op GOW's worden uitgevoerd als voorrangskruising.

De ingangen van 30 km/uur-gebieden worden uitgevoerd als een poortconstructie waarvoor de inritconstructie wordt gebruikt.

De kruisingen tussen ETW's onderling zijn gelijkwaardig.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

Het planvormingsproces is eind 1996 gestart en in 1997 afgerond. De duur van het proces was minder dan een jaar waarvan 4 à 5 maanden voor de inspraak.

Het was de verwachting dat de gemeenteraad begin 1999 een besluit daarover zou nemen.

In de toekomst zal er voor elke wijk een wijkverkeersplan worden opgesteld waarbij inspraak wordt geregeld.

De voorbereidingen voor de uitvoering zijn in gang gezet en naar verwachting zou in maart 1999 met de uitvoering worden begonnen, waaronder de aanleg van rotondes.

De evaluatie van de maatregelen zal t.z.t. aan de orde komen.

Afstemming

Voor de afstemming met andere wegbeheerders is er overleg gevoerd met de provincie, het waterschap Westfriesland en de omliggende gemeenten.

Overleg en inspraak

Behalve met de eerder genoemde wegbeheerders is er overleg geweest met het hoogheemraadschap en het ROV en een vertegenwoordiging van het openbaar-vervoer.

Binnen de gemeente is overleg gevoerd met politie, brandweer en andere hulpdiensten.

Bij de inspraak waren betrokken diverse bedrijven, diverse belangengroeperingen zoals de enfb, de VBV en gehandicapten.

Ervaringen met de planvorming

Bij de planvorming hebben zich de meeste problemen voorgedaan tijdens het overleg met de bedrijven, met name die in het oude stadscentrum

Ervaring met maatregelen

Was in Hoorn nog niet aan de orde.

Opmerkingen:

De duurzaam-veilige aanpak van de infrastructuur wordt gezien als een goede oplossing die evenwel veel inspanning vraagt en hoge kosten met zich meebrengt.

De 'sobere inrichting' van 30 km/uur-gebieden in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig vindt men geen goede oplossing. Men zal het gemeentebestuur voorstellen wat verder te gaan bij de inrichting van deze gebieden.

17. Gemeente Alkmaar

Gesproken met: Dhr. Oosterhof, 19 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 32 km²

Aantal inwoners: 93000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle gemeentelijke wegen, bijna uitsluitend binnen de bebouwde kom

Het betreft een herziening van een indeling die al in juli 1993 tot stand was gekomen.

2. Gebruikte informatie en adviezen

De categorisering is volledig door de gemeente zelf uitgevoerd.

Er is gebruik gemaakt van publicatie 116 van het CROW, het handboek, maar dat is niet volledig gevolgd.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is gewerkt met een soort stappenplan maar niet overeenkomstig het plan in het handboek.

Er zijn ook geen wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen opgesteld

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Basis voor de categorisering vormde de indeling van 1993.

Men hanteerde onder meer een intensiteitscriterium: wegen met meer dan 6000 mvv/etmaal komen terecht in de categorieën stroomweg en gebiedsontsluitingsweg.

Verder is de bestaande wegenstructuur vaak richtinggevend geweest. De ringweg is in principe tot stroomweg benoemd. Radialen en invalswegen behoren tot de GOW's, ook al omdat de etmaalintensiteit meestal boven de 6000 ligt.

Bij een volgende stap heeft men een afstandscriterium gehanteerd. Bestemmingen zouden in principe niet verder dan circa 400 m van een GOW verwijderd moeten zijn.

Als derde stap is gekeken naar de frequentie van de snelbussen: tot 4 bussen per uur mag een weg binnen een 30 km/uur-gebied liggen. Hetzelfde geldt voor wegen waar alleen 's-avonds bussen rijden. Bij hogere busfrequenties is gekozen voor een indeling bij de 50 km/uur-wegen.

In industriegebieden waar de wegen meestal breed zijn gaat men er voorlopig vanuit dat de snelheid daar op 50 km/uur blijft gehandhaafd.

Toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingen zijn bij de categoriseringsplannen betrokken.

In bepaalde gevallen hebben financiële overwegingen meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Het komt hier en daar voor dat doorgaand verkeer een probleem vormt. Men probeert dat op de eerste plaats aan te pakken door verlaging van de snelheid. Als dat niet voldoende effect sorteert wordt desnoods een knip aangebracht.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De lijnvoering van het openbaar vervoer is van invloed geweest op de indeling van de betreffende wegen, waarbij vooral de busfrequentie doorslaggevend was (zie 4).

Met de bereikbaarheid door hulpdiensten is rekening gehouden bij afsluiting van wegen, waar bussen en hulpverleningsvoertuigen in principe wel door kunnen rijden. Dat geldt overigens niet voor een 'knip' binnen kleinere verblijfsgebieden. Elke afsluiting komt steeds tot stand in overleg met de hulpdiensten.

7. Problematiek gemengde functies

Het probleem van erfdoegangen op GOW's bestaat en zal niet worden opgelost omdat er meestal geen ruimte is voor geschikte oplossingen. Men heeft dit geaccepteerd.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom zijn de wegen ingedeeld naar de drie bekende categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erfdoegangswegen.

De lengten van deze drie categorieën is niet bekend. Ook de grootte van bestaande en geplande verblijfsgebieden is in het algemeen niet bekend. Er is inmiddels een verblijfsgebied van ruim 100 ha dat ook het oude stadscentrum omvat.

9. Uitvoering wegen

De stroomwegen zijn dubbelbaans en bestaan uit tenminste 2 x 2 rijstroken.

De GOW's zijn gedeeltelijk dubbelbaans en gedeeltelijk enkelbaans. Een deel van deze wegen, GOW-A heeft fietsvoorzieningen; de resterende wegen (GOW-B) niet omdat daarvoor meestal de ruimte ontbreekt. Daaronder zijn ook voorlopige 50 km/uur-wegen waarvan een deel in de toekomst alsnog naar de verblijfsgebieden overgeheveld zou kunnen worden.

De ETW zijn in het algemeen enkelbaans straten. Een deel daarvan heeft fietsvoorzieningen maar bij de herinrichting zal dat in sommige gevallen worden aangepast. Als een straat geen fietsvoorziening heeft en onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute zal er alsnog een fietsvoorziening worden aangelegd.

In de 30 km/uur-gebieden wil men drempels en plateau's toepassen. Op busroutes geeft men de voorkeur aan lokale wegversmallingen of minder steile drempels. Op 50 km/uur-wegen wil men VOP's wat omhoog halen, ook als attentieverhoging.

10. Uitvoering kruispunten

Op het stroomwegennet (binnen de bebouwde kom) zijn de kruispunten in principe allemaal met een VRI uitgerust. Een voorrangskruising is de enige uitzondering.

Kruispunten tussen GOW's onderling zijn met VRI uitgerust of als voorrangskruising uitgevoerd. Het is nog niet duidelijk of daar in de toekomst nog meer rotondes komen. Men wil nog een veiligheidsplan maken waarin de keuze van de meest geschikte kruispunttypen aan de orde zal komen.

De aansluitingen van ETW's op GOW's worden in principe uitgevoerd als uitritconstructie, tenzij daar al een rotonde aanwezig is. In dat geval komt er een poortconstructie.

Ook zijn er enkele van deze kruispunten met een VRI uitgerust.

De kruisingen tussen ETW's onderling zijn in principe gelijkwaardig maar bestaande uitritconstructies zullen voorlopig gehandhaafd blijven.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De aanpassing van de indeling uit 1993 is gestart in augustus/september 1998. De planvorming bevindt zich nog in de ambtelijke fase en heeft tot dan toe 2 tot 3 maanden in beslag genomen.

Daarna komt een inspraakronde voor de bewoners en belangengroeperingen (duurt naar schatting een jaar).

Voordat de inspraak kan starten is toestemming van de raad(scommissie) nodig, waarbij de randvoorwaarden meegegeven zullen moeten worden.

Afstemming

De afstemming met andere wegbeheerders heeft nog niet plaats gevonden. Van de provincie en het waterschap is het verzoek gekomen voor coördinatie van de categoriseringsplannen.

Overleg en inspraak

Zal nog moeten plaats vinden. Dat betreft overleg met gemeentelijke instanties, politie, brandweer etc. en de wijkgerichte inspraak door de bevolking via de gemeentelijke coördinatoren. Daarnaast zal de inspraak voor belangengroeperingen worden georganiseerd zoals de enfb.

Ervaringen met de planvorming

Het planvormingsproces zoals dat tot november 1998 had plaats gevonden, is naar wens verlopen.

Ervaring met maatregelen

Er zijn tot nu toe geen negatieve geluiden gehoord over de grootte van met name de grotere verblijfsgebieden.

Opmerkingen:

Men streeft er naar binnen de gebieden de straten die tot de hoofdfietsroutes behoren voorrang te geven. Hetzelfde geldt voor solitaire fietsroutes. Ook worden oplossingen met plateau's overwogen.

18. Gemeente Dordrecht

Gesproken met: Dhr. van Loon, 7 september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 99,5 km²

Aantal inwoners: 117.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen binnen de bebouwde kom en de rijkswegen

2. Gebruikte informatie en adviezen

CROW-publicatie 116 voor een belangrijk deel.

Ook is een adviesbureau ingeschakeld.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is gebruik gemaakt van het stappenplan volgens publicatie 116, dat voor het grootste deel is gevolgd.

Er zijn wensbeelden opgesteld van de vervoerswijzen fietsers, bromfietzers en openbaar vervoer. De wensbeelden zijn conflicterend gebleken. Het was op dat moment nog niet beslist hoe dat probleem zou worden aangepakt maar wel was al duidelijk dat aan het openbaar vervoer een dominante rol zou worden toegekend.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten waren:

- de huidige of geprognosticeerde intensiteiten per vervoerswijze;
- de bestaande wegenstructuur;
- het bestaande openbaar vervoer netwerk;
- de bereikbaarheid voor de hulpdiensten;
- de toekomstige ontwikkelingen;

Gegeven het stadium waarin de plannen verkeren hebben financiële overwegingen bij de categorisering nog niet meegespeeld, maar naar verwachting gaat dat wel gebeuren.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer in wijken vormde een probleem en daarvoor zullen aanvullende maatregelen genomen worden.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een belangrijke rol gespeeld, met name de uitrukroutes van de brandweer.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Men is nog bezig met het zoeken van geschikte oplossingen. Het wordt niet uitgesloten dat die oplossingen niet gevonden zullen worden.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom worden 4 wegcategorieën onderscheiden:

stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen 'hoog' en 'laag' en verblijfsgebied.

Een verdeling van de weglengte naar deze categorieën is nog niet bekend. Ook heeft men nog geen informatie over de grootte van verblijfsgebieden.

9. Uitvoering wegen

Een dwarsprofiel van de verschillende wegcategorieën is niet bekend.

Als snelheidsbeperkende maatregel op 50 km/uur-wegen wordt de busdrempel toegepast, mede gelet op de sobere (goedkopere) uitvoering. De keuze van snelheidsbeperkende maatregelen moet nog worden gemaakt, onder meer in situaties waar woningen niet zijn onderheid.

10. Uitvoering kruispunten

Er is geen duidelijk beeld van de toe te passen type kruispunten. Vermoedelijk gaat men uit van de aanwezige kruispunttypen

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is op dit moment ongeveer halverwege.

Naar verwachting wordt over ongeveer een half jaar begonnen met de uitvoering, en het is de bedoeling te zijner tijd de maatregelen te evalueren..

Afstemming

Alle wegen op het eiland van Dordrecht zijn in beheer van de gemeente. De verbindingen over de rivieren zijn alle stroomwegen, zodat afstemming van de categoriseringsplannen op die van andere wegbeheerders in dit geval niet aan de orde is.

Overleg en inspraak

Voor het opstellen van de plannen is overleg geweest of gaande met RPV Drechtsteden, buurgemeenten, een adviesbureau, de politie, de brandweer en andere hulpdiensten, belangenorganisaties, bewoners en maatschappelijke organisaties. Daarnaast met de verschillende beleidsterreinen van de eigen gemeentelijke organisatie.

Ervaringen

M.b.t. de ervaring met de planvorming wordt genoemd dat het zeer duidelijk moet zijn welke delen van de planvorming met de wijken, bewoners en belanghebbende maatschappelijke organisaties besproken moeten worden. Die dienen daar dan tijdig in betrokken te worden.

Mening over CROW-publicatie 116:

In het algemeen is men positief over het handboek, maar men heeft met bepaalde onderdelen wel wat problemen, zoals het vasthouden aan drie wegcategorieën.

19. Gemeente Almere

Gesproken met: Dhr. Maassen, 19 november 1998

Gegevens

Oppervlak gebied: 179 km²

Aantal inwoners: 120.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft:

Alle gemeentelijke wegen binnen en buiten de bebouwde kom

Ook de rijks- en provinciale wegen zijn bij de categorisering betrokken.

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gebruik gemaakt van een voorlopig categoriseringsplan dat in 1997 door de provincie samen met de gemeenten en een adviesbureau heeft opgesteld voor Flevoland. In oktober van dat jaar is door de gemeente een verkeersveiligheidsplan vastgesteld, waarin de wegcategorisering is opgenomen. Voor de categorisering zijn concept-richtlijnen gehanteerd en is samengewerkt met een adviesbureau.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen stappenplan gevolgd en er zijn geen wensbeelden opgesteld.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Er is op de eerste plaats uitgegaan van de bestaande situatie die in deze gemeente nog erg jong is en voor een deel al kenmerken vertoont die passen in 'duurzaam-veilig'.

Voor de keuze van de indeling van de 'dreven' in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen heeft men voor een pragmatische oplossing gekozen en als criterium gesteld dat de stillere dreven (bij benadering minder dan 10.000 auto's per etmaal) en die rond het centrum, GOW zouden worden en de overige SW.

Op ETW's rijden in principe niet meer dan 5000 auto's per etmaal; het wordt geaccepteerd dat deze wegen soms direct aansluiten op stroomwegen.

Ritduurcriteria werden niet toegepast.

Financiële overwegingen hebben geen invloed gehad op de keuze van de wegcategorieën.

Bij de nieuwere wijken wordt globaal dezelfde lijn gevolgd. In de toekomstige wijken Almere Hout en Almere Poort wil men de dichtheid van de wegen wat groter kiezen waardoor de intensiteiten afnemen en er meer mogelijkheden ontstaan voor de toepassing van rotondes.

5. Problemen met doorgaand verkeer

De ontsluitingsstructuur van deze gemeente is van meet af aan zo opgezet dat er geen problemen met sluipverkeer voorkomen.

Wel is de dichtheid van de ETW-aansluitingen op de stroomwegen een punt van discussie (op de 'dreven' is de gemiddelde afstand tussen aansluitingen 250 à 300 m). Voor een betere doorstroming zou men de aansluitdichtheid willen verlagen, maar dan worden de resterende aansluitingen drukker, hetgeen weer als een nadeel wordt gezien.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De lijnvoering van het openbaar vervoer is in Almere niet van invloed geweest op de categorisering omdat daarvoor vrije busbanen aanwezig zijn.

De hulpverleningsdiensten zullen niet veel hinder ondervinden van de categorisering omdat zij ook de vrije busbanen kunnen gebruiken. Zij willen evenals het OV bij verkeerslichten voorrang krijgen (VETAG-systeem).

7. Problematiek gemengde functies

In Almere komen in feite geen of nauwelijks wegen met gemengde functies voor. De typische verkeerswegen (dreeven) hebben geen erftoegangen.

8. Indeling en maten

Buiten de bebouwde kom onderscheidt men de volgende categorieën:

- Stroomweg type Ia = autosnelweg;
- Stroomweg type Ib = autoweg;
- Gebiedsontsluitingsweg, type II;
- Erftoegangsweg, type III.

Opmerking: een deel van de huidige gebieden buiten de kom zullen straks verstedelijkt zijn en dan tot de wegenstructuur binnen de kom behoren.

Binnen de bebouwde kom zijn er

- Stroomweg, type I, exclusief voor het autoverkeer;
- Gebiedsontsluitingsweg, type II;
- Overige wegen, type III.

Daarnaast zijn er de vrije busbanen en veel solitaire fietsroutes.

Gegevens m.b.t. de lengten van de wegen voor de diverse categorieën en de grootte van de verblijfsgebieden waren niet beschikbaar.

9. Uitvoering wegen

De stroomwegen *binnen* de bebouwde kom bestaan uit twee rijbanen met elk één of twee rijstroken. De gebiedsontsluitingswegen hebben eveneens twee rijbanen met één of twee rijstroken per rijbaan; daarnaast zijn er ook enkelbaanswegen met twee rijstroken. Een deel van deze wegen zal ter zijner tijd worden versmald. Deze wegen hebben in het algemeen geen parallelwegen en geen fietspaden (er zijn wel solitaire fietspaden).

De erftoegangswegen zijn enkelbaans.

Voor de beheersing van de snelheden op de erftoegangswegen worden nagenoeg alle beschikbare middelen gebruikt zoals drempels, asverspringingen, minirotondes en druppels. Men streeft ernaar op de 'buurtwegen' (3000 à 5000 auto's per etmaal) de V85 niet boven de 40 km/uur te laten komen; in de woonstraten zou de V85 tot 30 km/uur beperkt moeten blijven. Rechtstanden zijn daar meestal niet langer dan 70 à 90 m. De toegangen tot de 30 km/uur-gebieden worden ingericht als poort; de uitvoering daarvan is nog onderwerp van studie.

Op de GOW's en SW's binnen de kom geldt formeel 50 km/uur maar er wordt vaak sneller gereden. Toepassing van rotondes zal de snelheid ter plaatse kunnen verminderen.

Buiten de bebouwde kom bestaan de stroomwegen uit een autosnelweg (2 rijbanen met elk 2 rijstroken en vluchtstroken) en autowegen die eveneens twee rijbanen met twee rijstroken hebben of één rijbaan met twee rijstroken.

De overige wegen buiten de kom zijn enkelbaans.

10. Uitvoering kruispunten

Buiten de bebouwde kom:

De kruispunten/aansluitingen van stroomweg type Ia, de autosnelwegen, zijn ongelijkvloers. Bij type Ib, de autowegen, is een deel van de kruispunten ongelijkvloers uitgevoerd; volledige toepassing wordt niet haalbaar geacht.

Binnen de bebouwde kom:

De kruispunten tussen stroomwegen onderling worden bij voorkeur als rotonde uitgevoerd. Als dat niet mogelijk blijkt, wordt een verkeersregelinstallatie (VRI) toegepast. Voor de gebiedsontsluitingswegen geldt hetzelfde.

Voor de aansluiting van een ETW op een GOW met 2 x 2 rijstroken komt ook een VRI in aanmerking.

De aansluitingen van een ETW op een GOW met 2 x 1 rijstrook zijn nu voorrangskruisingen, maar zullen zo veel mogelijk worden vervangen door rotondes, eventueel in tweestrooksuitvoering, en desnoods wordt een VRI toegepast. Een programma voor de vervanging wordt opgesteld, rekening houdend met de geregistreeerde onveiligheid op de betreffende kruispunten.

Met uitsluiting van twee locaties in Almere-haven zijn de kruisingen tussen 'dreven' en vrije busbanen ongelijkvloers uitgevoerd.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming voor de categorisering is begin 1997 gestart, toen de provincie in samenwerking met de gemeenten en een adviesbureau een voorlopig categoriseringsplan opstelde. In oktober van dat jaar is door de gemeente het verkeersveiligheidsplan (VVP) vastgesteld waarin de categorisering is opgenomen. Daarna werden vervolgstudies uitgevoerd, zoals een onderzoek naar de mogelijkheden voor toepassing van rotondes.

Voor de uitvoering van maatregelen is een vijfjarenplan opgesteld. De uitvoering start in de loop van 1999, waarbij in de eerste helft van dat jaar het maatregelenbudget 1998 wordt gebruikt en in de tweede helft het budget 1999. Voorrang wordt gegeven aan de herinrichting van de dreven en de aansluitingen van buurtwegen op de dreven. Er zijn plannen voor de aanleg van 7 rotondes en 3 VRI's.

In een later stadium komen de inrichting van de woonwijken als 30 km/uur-gebied aan de orde.

Afstemming

De afstemming met (categoriserings)plannen van andere wegbeheerders wordt verzorgd door de provincie.

Overleg en inspraak

Voor het opstellen van het VVP is een klankbordgroep geformeerd waarin zitting hadden vertegenwoordigers van de regionale directie van Rijkswaterstaat, van de provincie, de enfb, de seniorenraad, het ROV en de politie. Het bedrijfsleven was niet direct vertegenwoordigd maar kon reageren via de bedrijfskring.

Voor de bevolking is een inspraakprocedure gevolgd, waarop goed is gereageerd. Er is een inspraakavond voor de gehele gemeente georganiseerd, met 80 à 100 deelnemers. Deze inspraakprocedure is in een periode van ca. 2 maanden gerealiseerd.

Een typisch probleem voor deze gemeente bleek de positie van de bromfiets. Gelet op de snelheden van het autoverkeer zou de bromfiets niet op de dreven toegelaten kunnen worden. Ook de problemen van de snorfietsen worden veel genoemd, met name de (te) hoge rijsnelheden.

Ervaringen met de planvorming

De planvorming voor de categorisering buiten de bebouwde kom is prima verlopen.

Bij de plannen voor binnen de kom was op een grotere inbreng van de adviseur gerekend. Maar mede als gevolg van het ontwikkelingsstadium van 'duurzaam-veilig', bleek de aanwezige kennis nog niet in alle opzichten voldoende en werd er wat te weinig ingespeeld op de voor deze gemeente specifieke situaties.

Enkele dilemma's, zoals de keuze tussen GOW en SW binnen de kom en de aansluitdichtheid van ETW's op deze wegen, konden nog niet afdoende worden opgelost.

Aanpassing van de plannen

De plannen voor de categorisering worden aangepast op basis van de vervolgstudie naar de toepassing van rotondes en VRI's. Verder is inmiddels ook de aanduiding van 30 km/uur-gebieden toegevoegd en streeft men er naar deze gebieden zo goed mogelijk in te richten.

20. Gemeente 's-Hertogenbosch

Gesproken met: Dhr. Mulder, 8 september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 88,6 km²

Aantal inwoners: 126.500

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: alle wegen binnen de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

Er is gewerkt volgens eigen interpretatie van 'duurzaam-veilig'

Publicatie 116 is niet gebruikt omdat men een meer praktische aanpak wilde.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen gebruik gemaakt van een stappenplan en evenmin van wensbeelden per vervoerswijze.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten waren

- de huidige of geprognosticeerde intensiteiten per vervoerswijze;
- de bestaande wegenstructuur ;
- de toekomstige ontwikkelingen.

De positie van het openbaar vervoer heeft bij de categorisering een groot gewicht gekregen.

Financiële overwegingen hebben bij de categorisering nog niet meegespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden vormde een probleem en daarvoor zullen aanvullende maatregelen genomen worden.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een ondergeschikte rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij deze categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Het is (nog) niet duidelijk op welke wijze dat probleem kan worden opgelost.

8. Indeling en maten

Binnen de bebouwde kom worden 4 wegcategorieën onderscheiden:

stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen 1 (definitief) en erftoegangswegen 2 (nog niet uitgevoerd i.v.m. openbaar vervoer).

Een verdeling van de weglengte naar deze categorieën is niet bekend. Ook heeft men geen informatie over de grootte van verblijfsgebieden.

9. Uitvoering wegen

Stroomwegen hebben gescheiden rijbanen.

Bij de (enkelbaans) gebiedsontsluitingswegen worden vrijliggende fietspaden toegepast.

Erftoegangswegen worden uitgevoerd als enkelbaans, zonder asmarkering en met fiets(suggestie)stroken.

De keuze van snelheidsbeperkende maatregelen moet nog worden gemaakt; op kruisingen in erftoegangswegen wordt de toepassing van rotondes overwogen.

10. Uitvoering kruispunten

Er is geen duidelijk beeld van de toe te passen type kruispunten. Vermoedelijk gaat men uit van de aanwezige kruispunttypen. Bij de aansluiting van gebiedsontsluitingswegen op stroomwegen wil men misschien rotondes toepassen.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

In september 1997 is een verkeersplan aanvaard waarin de categorisering is opgenomen.

Men is nu bezig met de uitvoering.

Naar verwachting wordt over 2 à 3 jaar begonnen met een evaluatie.

Afstemming

De categoriseringsplannen zijn afgestemd op de aanwezige rijkswegen en daarvoor is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Men heeft de plannen zelfstandig ontwikkeld.

Voor het opstellen van de plannen is overleg geweest met de politie, de brandweer en andere hulpdiensten.

Ervaringen

Het opstellen van de plannen heeft geen problemen gegeven.

Mening over CROW-publicatie 116:

Het is een bijzonder goed handvat voor overleg met (stede?)bouwkundigen; het overleg wordt daardoor eenvoudiger omdat een aantal zaken al vast ligt.

21. Gemeente Enschede

Gesproken met: Dhr. W. Salomons, 10 september 1998

Gegevens

Oppervlak gemeente: 141 km²

Aantal inwoners: 148.000

Inhoudelijke evaluatie

1. Categorisering betreft: met name de wegen binnen de bebouwde kom

2. Gebruikte informatie en adviezen

Publicatie 116 van het CROW is gebruikt voor de categorisering.

3. Gebruik stappenplan en wensbeelden

Er is geen direct gebruik gemaakt van het stappenplan maar men heeft wel ideeën daaruit overgenomen.

Van alle vervoerswijzen zijn wensbeelden opgesteld, m.u.v. de voetgangers.

De wensbeelden zijn soms conflicterend gebleken en daarbij is aan het autoverkeer een dominante rol toegekend.

4. Gebruik randvoorwaarden en uitgangspunten

De herkomst-bestemmingsrelaties per vervoerswijze waren de belangrijkste uitgangspunten voor de categorisering.

Het is mogelijk dat financiële overwegingen daarbij soms een rol hebben gespeeld.

5. Problemen met doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer vormde in een aantal verblijfsgebieden een probleem; om dat op te lossen zullen aanvullende maatregelen worden genomen.

6. Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer

De consequenties voor de hulpverleningsdiensten zijn bestudeerd. Bij afwegingen en beslissingen heeft de bereikbaarheid voor deze diensten een belangrijke rol gespeeld.

7. Problematiek gemengde functies

Bij de categoriseringsplannen is de erfontsluitende functie van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt gebleken. Men meent dat afdoende oplossingen daarvoor niet uitvoerbaar zijn.

8. Indeling en maten

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom worden 3 wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden.

Een verdeling van de weglengte naar deze categorieën is niet bekend. Ook heeft men geen informatie over de grootte van verblijfsgebieden.

9. Uitvoering wegen

De vormgeving van stroomwegen is niet vermeld.

Gebiedsontsluitingswegen zijn enkelbaans zonder asmarkering en worden uitgevoerd met vrijliggende fietspaden of fietsstroken.

Erftoegangswegen worden enkelbaans uitgevoerd, zonder asmarkering en zonder fietsvoorzieningen.

De keuze van snelheidsbeperkende maatregelen moet nog worden gemaakt.

10. Uitvoering kruispunten

Voor de keuze van de kruispunttypen wordt verwezen naar het 'plan', vermoedelijk gebaseerd op de aanbevelingen van publicatie 116.

Proces-evaluatie

Uitvoering en stand van zaken

De planvorming is inmiddels afgerond en heeft circa 6 maanden in beslag genomen. Er is een begin gemaakt met de uitvoering.

Afstemming

De categoriseringsplannen zijn afgestemd op plannen van andere wegbeheerders en daarmee is overleg gevoerd.

Overleg en inspraak

Voor het opstellen van de plannen is overleg gevoerd met de Provincie.

Overleg met en inspraak door andere belanghebbenden komt in de vervolgfase aan de orde.

Ervaringen

Het opstellen van de plannen verliep vrij moeilijk.

Mening over CROW-publicatie 116:

Men vindt dit een goed voorstel (persoonlijk oordeel).

