



Lees eerst de Handleiding

Bij categoriseren volgens het boekje wijs je eerst de wegen aan met een duidelijke verkeersfunctie of verblijfsfunctie. En vervolgens bepaal je in welke categorie de overige wegen vallen. Een andere aanpak is om te categoriseren op basis van beleidsdoelen, zoals leefbaarheid en bereikbaarheid. Dat leidt tot andere uitkomsten, en wellicht tot een beter draagvlak voor maatregelen.

zie ook second opinion

Categoriseren



een

Mike Bérénos, Jimme de Boer
BVA-Raalte

Veel wegbeheerders beschikken al over een categoriseringsplan, anderen zijn er nog volop mee aan de slag. In feite wordt met categoriseren de basis gelegd voor de toekomstige verkeersstructuur. Immers, met categorisering worden, naast de verkeersveiligheid, ook alle andere beleidsdoelen zoals bereikbaarheid, mobiliteit en leefbaarheid aangesproken. De term 'integraal' is dus zeker van toepassing op de aanpak van deze problematiek.

De vraag is dan ook hoe je pragmatisch tot een goed categoriseringsplan komt, respectievelijk hoe categoriseringsplannen getoetst kunnen worden?

In het verlengde van de CROW-publicatie 116 en de 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig' geven we hier een mogelijke aanpak weer en kijken we naar de verschillen die zo'n aanpak oplevert in vergelijking met de tot nog toe gehanteerde methoden.

Niet alleen verkeersveiligheid

Bij categoriseren moeten integraal alle relevante beleidsdoelen worden betrok-

ken. Omdat categorisering te maken heeft met het toekennen van functies aan wegen en kruispunten, moeten ook alle daartoe relevante vervoerwijzen worden meegenomen. En omdat er vaak sprake is van tegenstrijdige belangen in beleidsdoelen en/of vervoerwijzen, moeten de voors en tegens van verschillende keuzen en prioriteiten duidelijk in beeld worden gebracht. Dit is onder meer belangrijk voor het verkrijgen van draagvlak, maar zeker ook nodig voor de beleidsbeslissers. Keuzen en prioriteiten kunnen dan gedaan worden met inzicht in de consequenties.

Het vertrekpunt voor het categoriseren blijft de CROW-publicatie 116 'Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis'. Daar staan de (voorlopige) functionele en operationele eisen. Daarnaast wordt tevens gebruik gemaakt van de 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig', met name deel II. Echter, in het stappenplan van de CROW-publicatie 116 komen, behoudens de verkeersveiligheid, de overige beleidsdoelen laat in beeld. De syste-

matiek die we hier hanteren start met het categoriseren op basis van de *beleidsdoelen*. Immers, uiteindelijk worden altijd in het verkeersplanningsproces de keuzen gemaakt op basis van beleidsdoelen, en niet op basis van vervoerwijzen. Per beleidsdoel wordt dan, vooralsnog min of meer met oogkleppen op, een functionele toekenning van de wegen gedaan. Daartoe moeten de beleidsdoelen concreet in werkbare termen worden gedefinieerd.

Een uitwerking kan er als volgt uitzien:

Beleidsdoel leefbaarheid

De omgeving kan van invloed zijn op de gewenste functie van de weg. Met



stap verder

omgeving wordt bedoeld de planologische voorzieningen direct langs de weg. Onderscheid kan worden gemaakt in zogenaamde 'zachte' en 'harde' omgevingskenmerken/activiteiten. Zachte omgevingskenmerken horen bij wegen met een verblijfsfunctie, harde omgevingskenmerken bij wegen met een verkeersfunctie. Daarbij is de vraag dan natuurlijk welke omgevingskenmerken hard en welke zacht zijn. Duidelijk is in ieder geval dat wonen en bijvoorbeeld scholen zachte activiteiten/omgevingskenmerken zijn. Ook het aantal kruisende langzaam verkeersbewegingen bepaalt de functie van de betreffende weg. De categorisering op basis van

de omgeving (streefbeeld leefbaarheid) kan -evenals de andere streefbeelden- via een kleurenafbeelding/-kaart worden weergegeven of via een tabel. Gekozen is om via een tabel de informatie weer te geven. Zie bijvoorbeeld voor het streefbeeld leefbaarheid de tabel 1, onder de kolom leefbaarheid.

Beleidsdoel bereikbaarheid

Voor het beleidsdoel bereikbaarheid kan binnen de bebouwde kom bijvoorbeeld als leidraad worden gehanteerd dat de gehele bebouwde kom verkeersluw c.q. verblijfsgebied is, behalve de wegen van belangrijke in- en uitvalspunten naar/van economisch belangrij-

ke bestemmingen. Eventueel kunnen hieraan worden toegevoegd een aantal nader te specificeren onderlinge relaties van deze bestemmingen. Vastlegging van de voor het noodzakelijk/essentiële autoverkeer belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden is een vereiste. Bijvoorbeeld het centrum, industrieterreinen, maar ook de belangrijke in- en uitvalswegen. Relaties tussen deze gebieden/punten zouden afgewikkeld moeten worden op wegen met een verkeersfunctie. Alle overige wegen krijgen dan een verblijfsfunctie. Aldus ontstaat het streefbeeld bereikbaarheid. Buiten de bebouwde kom wordt voor het beleidsdoel bereikbaarheid gemotori-



seerd (auto)verkeer de zogenaamde kernhiërarchie aangewend. Ook hier moet vooraf de kernhiërarchie c.q. belangrijkheid van kernen gedefinieerd worden. Hoe hoger kernen in de hiërarchie hoe groter de kwaliteitseisen aanzien van de bereikbaarheid, dus verkeersfunctie, tussen deze kernen onderling.

Beleidsdoel veiligheid en mobiliteit

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is hier het principe van de maaswijdten van toepassing. Vooropgesteld

zij dat over maaswijdten de theorieën nog onvoldoende uitgekristalliseerd zijn. In ieder geval in stedelijke omgeving zorgen grote verblijfsgebieden voor het verwezenlijken van onder meer de beleidsdoelen verkeersveiligheid en mobiliteitsbeheersing (terugdringen niet-essentieel autoverkeer). Echter de grootte van een verblijfsgebied wordt beperkt door de verkeersproductie en -circulatie en de maximaal toelaatbare autoverkeersintensiteiten. Aan dit aspect moet, bijvoorbeeld via modelberekeningen en/of vuistregels, wel aandacht

besteed worden. Juist omdat binnen de bebouwde kom het toch vaak de toelaatbare autoverkeersintensiteiten zijn die bepalend zijn voor de maaswijdten.

Beleidsdoel Natuur/Landschap

Voor dit streefbeeld kan eenzelfde aanpak worden gevolgd als bij het beleidsdoel leefbaarheid. Dit beleidsdoel is voornamelijk buiten de bebouwde kom aan de orde, waar leefbaarheid nu dus aan natuurgebieden, recreatiegebieden en dergelijke gekoppeld moet worden. In dit artikel, waar alleen voorbeelden van streefbeelden binnen de bebouwde kom aan de orde zijn, wordt hier verder niet op ingegaan.

Vormgeving

Categorisering op basis van dimensionering/huidige vormgeving kan gezien worden als een mogelijke wens om zo weinig mogelijk aan de bestaande vormgeving te doen c.q. de bestaande capaciteit maximaal te benutten. Categorisering op basis van dimensionering laat zien welke functie op grond van de huidig aanwezige vormgeving aan een weg gegeven zou mogen worden. Het is

Tabel 1. Een vergelijking van de aanpak volgens de Handleiding, en een volgens de methodiek 'beleidsdoelen'

	Leefbaarheid (omgeving)	Categorie volgens beleidsdoel:								Een wensbeeld	Volgens handleiding		
		Bereikbaarheid belangrijke bestemmingen:						Veiligheid/Mobiliteit (maaswijdte)	Vormgeving				Gebruik
		C	I1	ZKH	I2	NS	totaal						
Prov.weg	GOW	J	J	J	GOW	Nee	GOW	GOW	GOW/SW	GOW	GOW		
ld	GOW	J		J	GOW	Nee	GOW	GOW	GOW/SW	GOW	GOW		
Nw-Tielseweg	GOW	J		J	GOW	Nee	GOW	GOW	GOW/SW	GOW	GOW		
Waalstraat	Etw					Ja	GOW	Etw	GOW	Etw	Pot.VB		
Havendijk	Etw	J			GOW	Nee	GOW	GOW	GOW	Gow	Pot.VB	Verschil!	
Binnenhoek	Etw	J			GOW	Nee	GOW	GOW	GOW	Gow	Voorl.VA		
Lokstraat	Etw	J		J	GOW	Nee	GOW	GOW	GOW	Gow	Voorl.VA		
Teisterbantlaan	Etw			J	Gow	Nee	Etw	GOW	Etw	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Papesteeg	Etw				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Voorl.VA	Verschil!	
Beatrixl./Veemarkt	Etw				Ja		Etw	Etw	GOW	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Voor de kijk uit	ETW			J	Gow	Nee	Etw	Etw	GOW	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Bevrijdingslaan	ETW			J	Gow	Nee	Etw	Etw	Etw	Etw	Pot.VB		
Vinkenstraatje	ETW			J	Gow	Nee	Etw	Etw	Etw	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Kijkuit	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Pot.VB		
Pr. Broedersweg	ETW				Ja		Etw	GOW	Etw/GOW	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Heiligerstraat	ETW				Ja		GOW	Etw	Etw	Etw	Pot.VB		
Brugstraat	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Pot.VB		
Binnenmolenstraat	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Pot.VB		
Spoorstraat	ETW			J	Gow	Nee	Etw	Etw	Etw	Etw	Pot.VB		
Stationsweg	ETW			J	Gow	Nee	GOW	Etw	Etw	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Stationsstraat	ETW			J	Gow	Nee	Etw	Etw	Etw	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Dr.Schaepm.straat	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Pot.VB		
Lingedijk-zuid	ETW				Ja		Etw	Etw	GOW	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Lingend./Sportlaan	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	ETW		
Gasth./Lingelaan	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	ETW		
Dr. Bonhofflaan	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	ETW	Voorl.VA	Verschil!	
Kennedylaan-zuid	ETW			J	GOW	Nee	Etw	GOW	Etw	Gow	Voorl.VA		
Kennedylaan-noord	ETW			J	GOW	Nee	Etw	Etw	Etw	Etw	Voorl.VA	Verschil!	
Groenendaallaan	ETW			J	GOW	Nee	Etw	GOW	Etw	Gow	Voorl.VA		
Meslaan-Drumpt	ETW				Ja		Etw	Etw	Etw	Etw	ETW		
Sportparklaan	ETW				Ja		Etw	GOW	Etw	Etw	ETW		

ETW = erftoegangsweg
GOW = gebiedsontsluitingsweg
Etw = keuze nog ter discussie
Gow = keuze nog ter discussie

ZKH = ziekenhuis
NS = station
I2 = industriegebied 2
I1 = industriegebied 1
C = centrum

Voorl.VA = voorlopige verkeersader
Pot.VB = potentieel verblijfsgebied



*Erftoegangsweg of voorlopige verkeersader?
De Handleiding komt op verkeersader uit,
omdat verlagening van de verkeersintensiteit
niet mogelijk werd geacht. Maar andere belangen
(beleidsdoelen) bepaalden hier de keus voor
de erftoegangsweg.*

zaak dat per categorie een eenduidige omschrijving wordt gegeven, op grond waarvan de te categoriseren straat/weg ingedeeld kan worden. De omschrijving geldt voor zaken als rijbaanscheiding of niet, rijbaanindeling, type fietsvoorziening, erfaansluitingen of niet, parkeren of niet, verhardingssoort, markering in lengterichting, pechvoorziening en kruispuntprincipes.

Gebruik

Categorisering op basis van gebruik is de meest eenvoudige wijze van categoriseren. De autoverkeersintensiteit bepaalt de categorie. Hoe hoger de intensiteit des te hoger de categorie. Met behulp van de categoriseringstabel waarin de marges van de verkeersintensiteiten per categorie bekend zijn, kan deze categorisering plaatsvinden. Een categorisering op basis van gebruik kan gezien worden als een autovraagvolgend beleid. Deze categorisering is met name gewenst om analyses -bijvoorbeeld in de zin van functie-vorm-gebruik- uit te voeren.

Wegennetvisie

Categorisering op basis van de verschillende relevante beleidsdoelen levert de zogenaamde streefbeelden op: gewenste functionele indeling per beleidsdoel (zie ook afbeeldingen A en B). Er zijn derhalve meerdere categoriseringsstreefbeelden. Duidelijk is dat dan een afweging/prioritering van beleidsdoelen, lees: streefbeelden, moet worden gemaakt. Ook moeten toekomstige vaststaande ontwikkelingen worden meegenomen.

Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de visies op de overige vervoerwijzen. In feite worden hier de wensbeelden per vervoerwijze zoals die bedoeld zijn in de CROW-publicatie 116 geconfronteerd met de streefbeelden.

Nemen we als voorbeeld het wensbeeld



fiets. Hierbij spelen de (planologische) voorzieningen als locatie scholen, werken, enzovoort een belangrijke rol. Vanuit deze voorzieningen kunnen wenslijnen voor de fiets worden aangegeven en kunnen door bundeling routes worden bepaald. In 'Tekenen voor de fiets' worden drie functies c.q. niveaus onderscheiden:

- verbindende functie (doorgaande fietsverbindingen, stadsniveau/bovenregionaal niveau), verdelende functie (verdelende fietsverbindingen, wijkniveau)
- ontsluitende functie (ontsluitende fietsverbindingen, buurtniveau).

Dus ook voor de fiets is er sprake van het maken van een functionele indeling, dus van een soort 'fietscategorisering'. Vervolgens moet ook aandacht worden besteed aan het wensbeeld openbaar vervoer respectievelijk collectief vervoer, maar ook moet rekening worden gehouden met kwalitatief goede routes voor hulpdiensten. Kortom een categorisering vanuit alle relevante vervoerwijzen.

Last but not least moet ook worden gekeken naar de bestaande dimensionering en het toekomstig gebruik. Functie, vorm en gebruik moeten immers met elkaar in evenwicht zijn.

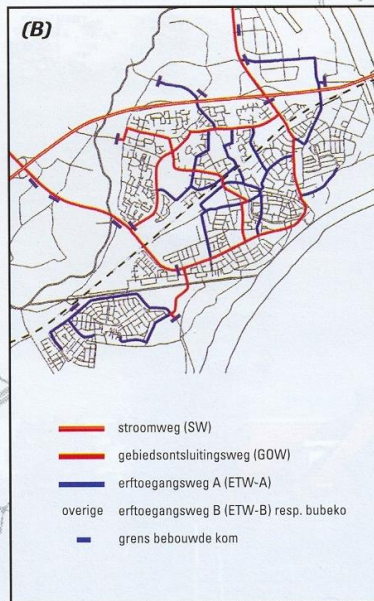
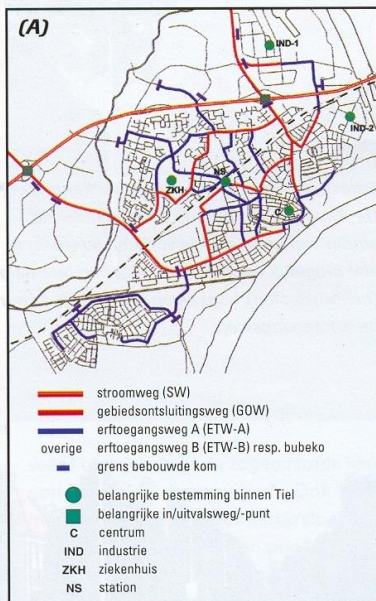
Afwegingen, prioritering en keuzes lei-

den dan tot een wensbeeld: de gewenste categorisering. Dat kan met behulp van geavanceerde multicriteria-analysetechnieken, maar ook door middel van communicatie en overleg tussen de verschillende betrokken belanghebbenden. Dit laatste heeft de voorkeur, mede omdat op deze wijze draagvlak wordt gecreëerd en het geheel inzichtelijker wordt voor de beleidsbeslissers.

De uitkomst is een wegennetvisie, vooraansnog niet uitgewerkt tot op vormgevingsniveau. De categoriseringstabel zal daarbij de verbindende schakel moeten vormen.

In tabel 1 zijn als voorbeeld enkele resultaten weergegeven van een dergelijke exercitie in Tiel. In het afwegingsproces is het vrij evident dat bijvoorbeeld de provinciale weg de categorie GOW krijgt, terwijl voor bijvoorbeeld de Teisterbantlaan de bestaande vormgeving een keuze probleem kan opleveren.

Als voorbeeld is toch een categoriseringswensbeeld geschetst (zie tabel 1). Tevens is deze uitkomst gelegd naast de uitkomst die toepassing van de Handleiding 'sec' heeft opgeleverd (zie [2], [3]). De Handleiding werkt volgens een schema waarbij eerst de wegen aangewezen worden die duidelijk een



Categorisering op basis het streefbeeld bereikbaarheid (A) of veiligheid (B) leidt tot andere uitkomsten dan de categorisering op basis van de Handleiding (C)

verkeersfunctie (categorie verkeersader) of verblijfsfunctie (categorie verblijfsgebied) hebben. De overige wegen zijn 'grijze' wegen waarvoor via een aantal vragen bepaald moet worden of deze in een van de categorieën 'verblijfsgebied', 'potentieel verblijfsgebied', 'verlopige verkeersader' of 'verkeersader' vallen. Volgens de Handleiding zouden 11 straten een voorlopige verkeersader zijn en waar een aanpak via beleidsdoelen tot een verblijfsfunctie leidt. Verder zou de Havendijk in Tiel via de Handleiding potentieel verblijfsgebied zijn en volgens een aanpak op basis van beleidsdoelen een verkeersfunctie krijgen. In totaal zijn er slechts 17 van de 50 straten waar er volledige overeenkomst is tussen beide aanpakken. Er zijn nogal wat straten waar, bij toepassing van de Handleiding, gezien de omgeving c.q. vormgeving, een verblijfsfunctie wenselijk is. Toch werd gekozen voor een voorlopige verkeersader, omdat:

- op basis van intensiteit (i) een verblijfsklimaat niet mogelijk was, waarbij de grens op $i=5000$ mvt/etmaal is gezet;
- verlaging van de intensiteit niet mogelijk was;
- sobere maatregelen niet mogelijk zijn.

Discussie

Het blijkt dat bij de toepassing van de Handleiding ongeveer de helft van de te categoriseren wegen nog twijfelgeval-

len c.q. 'potentieel' en 'voorlopig' zijn. Het hangt dan meestal op de mogelijkheden om iets te doen aan de verandering van het gebruik (de intensiteit) van straten. Bij de aanpak via beleidsdoelen is de uitkomst van de onderlinge weging van beleidsdoelen bepalend. Waar in het stappenplan van de CROW-publicatie 116 gestart wordt met de wensbeelden voor de vervoerwijzen weliswaar naast het wensbeeld verblijfsgebieden start de hierboven geschetste methodiek met de wensen (streefbeelden) vanuit de verschillende beleidsdoelen. Deze streefbeelden worden dan meteen geconfronteerd met de wensen vanuit de verschillende vervoerwijzen. In het stappenplan van de CROW-publicatie 116 komen die overige beleidsdoelen pas laat in beeld, gezien het feit dat uiteindelijk in het verkeersplanningsproces de keuzen altijd worden gemaakt op basis van beleidsdoelen, en niet op basis van vervoerwijzen. Je zou kunnen stellen dat de ingrediënten bij beide aanpakken wel dezelfde zijn, maar de plaats en rol/zwaarte verschillen.

Het starten met de wensen vanuit de beleidsdoelen gebeurt met de hier geschetste methodiek zeer inzichtelijk en pragmatisch. Het levert een beeld op van functionele indeling -nog niet op inrichtingsniveau- als naar de afzonderlijke beleidsdoelen gekeken wordt. Maar ook indien er keuzen gedaan worden,

wordt direct duidelijk waar welke beleidsdoelen meer of minder aan bod komen. Ook de confrontatie van de streefbeelden met de wegennetvisies van andere vervoerwijzen gebeurt zeer inzichtelijk. Zo kunnen bestaande categoriseringsplannen snel op de functionele indeling getoetst worden.

Literatuur

1. CROW-publicatie 116 'Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis'
2. 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig', CROW/SWOV
3. RON-104 'Startprogramma Duurzaam Veilig Tiel', BVA in opdracht van de RD-Oost-Nederland.

Kortweg

- Een methodiek die, meer dan in de CROW-publicatie 116, gebaseerd is op een afweging van de verschillende beleidsdoelen maakt het mogelijk inzichtelijk en pragmatisch categoriseringsplannen te maken en ook te toetsen.
- De methode gaat uit van categoriseringsplannen per beleidsdoelstelling.
- Die plannen worden - met de van belang zijnde vervoerwijzen - tegen elkaar afgewogen.