

**Beleidsplan wegcategorisering  
voor de periode 2010 - 2015  
voor de gemeente Laarbeek**

Datum: 14 juli 2009  
Afdeling: Openbare Werken  
Bestandsnaam: Beleidsplan wegcategorisering 2010 - 2015.doc

## **INHOUDSOPGAVE**

- |    |                                     |        |
|----|-------------------------------------|--------|
| 1. | Inleiding                           | Blz. 3 |
| 2. | Categorisering van wegen            | Blz. 4 |
| 3. | Gewenste categorisering 2010 – 2015 | Blz. 7 |

## **1. INLEIDING EN VASTSTELLEN VAN UITGEVOERDE MAATREGELEN.**

### **1.1 Inleiding en voorgeschiedenis.**

In 1991 heeft de rijksoverheid het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Duurzaam Veilig staat voor een samenhangend pakket van maatregelen dat erop is gericht verkeersonveiligheid te voorkomen in plaats van het achteraf te bestrijden.

Het Startprogramma Duurzaam Veilig bevat 24 afspraken over een samenhangend pakket van activiteiten die de wegbeheerders moeten ontplooiën. Het gaat hierbij om onderwerpen als infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en voorlichting.

Een van de afspraken was dat elke gemeente een onderscheid maakt in verkeersaders en verkeersluwe gebieden. Dit moest worden vastgelegd in een wegcategoryeringsplan. Het herziene wegcategoryeringsplan is op 19 december 2002 door de gemeenteraad vastgesteld. Inmiddels zijn er diverse zaken uitgevoerd die waren opgenomen in het Plan van Aanpak. Ook hebben op enkele wegvakken wijzigingen plaats gevonden van de functie van de weg en zijn er enkele komgrenswijzigingen geweest. In een afzonderlijk document is een evaluatie van het huidige wegcategoryeringsplan beschreven. In deze nota wordt ingegaan op een gewenste wegcategoryering voor de periode 2010 – 2015.

### **1.2 Uitgangspunten voor het wegcategoryeringsplan van 2002.**

Het verkeer kan worden beschouwd als een systeem dat bestaat uit een groot aantal elementen, waarvan de infrastructuur, de regelgeving, de voertuigen en de verkeersdeelnemers van belang zijn. Het concept Duurzaam Veilig is geïntroduceerd als een systematische benadering van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze systeembenadering houdt in dat functie, vorm en gebruik op elkaar worden afgestemd.

De introductie van Duurzaam Veilig begint met het opstellen van een categoryeringsplan. Uitgangspunt hierbij is het streven naar het afwikkelen van verkeer over een beperkt aantal wegcategoryeën. Bij het indelen van wegen in een beperkt aantal wegen dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de drie te onderscheiden functies: stromen, ontsluiten en verblijven.

Bij de vormgeving en inrichting van wegen mag in principe niet afgeweken worden van essentiële en bepalende wegkenmerken. Voor de weggebruiker moet duidelijk zijn wat voor verkeersgedrag er verwacht wordt. De indeling wordt bereikt door een indeling van wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom naar hun verkeersfunctie. Daarvoor zijn voor het personen- en vrachtautoverkeer per situatie drie hoofdcategoryeën beschikbaar, die nader worden toegelicht in hoofdstuk 2.

Binnen de beperkingen van het huidige wegennet moet naar een balans tussen de wegfunctie, de vormgeving en het gebruik gezocht worden. Daarbij spelen de aanleg van nieuwe wegen en de aanpassing van bestaande wegen een rol. Van belang zijn de beschikbare ruimte, benodigde doorstroming, de te verwachten verkeersonveiligheid, tijd en middelen.

In 2002 heeft bespreking in de commissie Ruimtelijke Zaken plaats gevonden en hierin zijn de volgende uitgangspunten vastgelegd voor het wegcategoryeringsplan Laarbeek:

- Zo veel mogelijk verblijfsgebieden (30(60) km/uur-zones) en zo weinig mogelijk gebiedsontsluitingswegen.
- De uitvoeringskosten zo beperkt mogelijk houden. Dit betekent onder andere dat reeds aangelegde uitritconstructies voorlopig gehandhaafd blijven.

- Indien de uitritten gehandhaafd blijven en niet worden omgebouwd strekt het wel tot aanbeveling deze constructies op termijn alsnog te verwijderen, bijvoorbeeld bij het herstraten van de weg of bij het vervangen van de riolering.
- Wegen binnen de kom die voorzien zijn van een asfaltverharding en vrijliggende fietspaden handhaven als een gebiedsontsluitingsweg, waardoor de kosten zo laag mogelijk blijven.
- Binnen de nieuwe verblijfsgebieden op zo veel mogelijk plaatsen de kruisingen gelijkwaardig maken door het verwijderen van de haaietandtegels en de verkeersborden. Het gevolg van deze maatregel is dat binnen het nieuwe grotere verblijfsgebied overal de fietser van rechts voorrang heeft.
- Om de kosten in eerste instantie zo laag mogelijk te houden voorlopig geen verdere snelheidsremmende maatregelen treffen. Pas op het moment dat een weg toe is aan onderhoud of rioolrenovatie de betreffende straat aanpassen aan de eisen van Duurzaam Veilig.
- Op wegen waar de verkeersintensiteit hoog is en waar sprake is van plaatsen waar veel wordt overgestoken is het wenselijk om een zebepad aan te brengen. Hierbij valt te denken aan de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel, de Mariastraat in Mariahout en mogelijk ook op de Brandstraat/Koppelstraat in Beek en Donk.
- De Koppelstraat en de Brandstraat voldoen qua inrichting niet aan het gewenste profiel voor een gebiedsontsluitingsweg. Vanwege het feit dat het college heeft gekozen voor zo groot mogelijke verblijfsgebieden wordt voorgesteld om ook deze wegen op te nemen in het verblijfsgebied.
- Voor de bedrijventerreinen waar geen sprake is van fietspaden of fietssuggestiestroken wordt voorgesteld om deze aan te wijzen als verblijfsgebied. Dit betekent dat Bemmer en Beekerheide worden aangewezen als verblijfsgebied en de Stater als een gebiedsontsluitingsweg.

## 2. CATEGORISERING VAN WEGEN.

Om een uniforme categorisering te realiseren, waarbij ook uniformiteit aanwezig is tussen gemeentes onderling, zijn landelijke richtlijnen opgesteld voor het categoriseren van wegen. Hierbij dient niet alleen rekening te worden gehouden met autoverkeer, maar ook met hulpdiensten en openbaar vervoer. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op:

- de landelijke richtlijnen die gelden voor wegategorisering voor autoverkeer;
- op welke wijze rekening gehouden dient te worden met hulpdiensten en openbaar vervoer.

De indeling vindt plaats in een drietal categorieën:

1. *Stroomweg*: hier is sprake van een inrichting die is gericht op een continue doorstroming met relatief hoge snelheid (100 km/uur en 120 km/uur), met name voor het gemotoriseerde verkeer. De vormgevingsaspecten zijn onder andere: gescheiden rijrichtingen en in-/uitvoegend verkeer en ontbreken van kruisend en overstekend verkeer.
2. *Erftoegangsweg*; deze is bedoeld voor de ontsluiting van erven, zowel openbaar als particulier. Deze wegen zijn open voor alle soorten verkeer en zijn primair gericht op het uitwisselen van verkeer (30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom). De vormgevingsaspecten zijn onder andere: geen rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen en erfaansluitingen.
3. *Gebiedsontsluitingsweg*: de verbindende schakel tussen stroomweg en erftoegangsweg: hier is sprake van zowel een verkeersfunctie (op wegvakken) en een uitwisseling (op kruispunten/aansluitingen). Deze wegen hebben een verdeelfunctie. Zij verdelen het verkeer over de wegen (50 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom). De vormgevingsaspecten zijn onder andere: moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding, ontbreken overstekend verkeer op de wegvakken, uitwisseling van verkeer vindt plaats op gelijkvloerse kruisingen.

De categorisering van wegen vindt plaats op basis van de volgende drie principes:

- Functioneel gebruik: het gebruik moet afgestemd zijn op de functie van de weg.
- Homogeen gebruik: er mogen niet al te grote verschillen in snelheid, richting en massa aanwezig zijn tussen de weggebruikers onderling.
- Voorspelbaar gebruik: de weg moet door middel van een goede inrichting het gedrag bij de weggebruiker uitlokken wat van hem wordt verwacht. Hierdoor kan deze ook tijdig anticiperen op een verkeerssituatie.

Aangezien verblijfsgebieden de meest verkeersveilige gebieden zijn, is het een uitgangspunt van Duurzaam Veilig om zo groot mogelijke verblijfsgebieden te creëren. Te grote verblijfsgebieden leiden echter tot bundeling van verkeer op bepaalde wegen die hiervoor niet bedoeld of geschikt zijn. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Verder zijn er nog een aantal nadelen van een te groot verblijfsgebied te noemen:

- Automobilisten voelen zich niet thuis in een gebied en zijn minder bereid om hun snelheid aan te passen.
- De intensiteit aan de buitenrand van de gebieden wordt te hoog om de verblijfskwaliteit te waarborgen.
- Hulpdiensten moeten te lang over wegen met snelheidsremmende maatregelen rijden.
- Openbaar vervoer moet het verblijfsgebied in om bij de reizigers te komen.

Om de verkeersveiligheid verder te vergroten is een heldere verkeersstructuur één van de voorwaarden. Bij nieuwe aanleg, reconstructie of onderhoud worden de richtlijnen voor een duurzame veilige inrichting gevolgd, conform het wegcategoryeringsplan en de inrichtingseisen die daarbij horen.

Naast de objectieve onveiligheid is de dreiging van verkeer (subjectieve onveiligheid) en sociale veiligheid minstens zo belangrijk. Om het langzame verkeer verder te stimuleren is het belangrijk knelpunten op dit vlak weg te nemen en, bij aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen of aanpassing van bestaande infrastructuur, voorzieningen ten behoeve van deze veiligheid mee te nemen in de ontwerpen.

Naast de infrastructurele component zal de komende jaren met betrekking tot verkeersveiligheid steeds meer de nadruk komen te liggen op communicatie, educatie en handhaving.

Wanneer de infrastructuur op orde is zal op deze meer mensgerichte maatregelen meer winst op de verkeersveiligheid te behalen zijn.

Algemeen kan worden gesteld dat een weggebruiker in een verblijfsgebied binnen een tijdsduur van ongeveer 2 à 3 minuten op een weg van hogere orde moet kunnen geraken. Deze waarde brengt bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar in verband.

#### Maaswijdte gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

Bij verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur. Echter door het verlenen van voorrang op kruispunten, afremmen voor afslaande voertuigen enz. is de gemiddelde snelheid lager, namelijk ongeveer 20 km/uur. Uitgaande van een verblijfstijd van drie minuten resulteert dit in een maximale afstand van 1.000 meter, van elke willekeurige locatie in het verblijfsgebied tot een weg van hogere orde. Uitgaande van een ideale situatie, waarbij een gebied volledig ontsloten is door gebiedsontsluitingswegen, ligt het middelste punt van het gebied het verst verwijderd van de gebiedsontsluitingswegen. Een afstand van 1.000 meter vanuit het middelpunt naar alle windrichtingen resulteert in een afstand van 2.000 meter tussen de gebiedsontsluitingswegen. Deze afstand wordt ook aangeduid als maaswijdte. Aangezien de wegen binnen een verblijfsgebied niet altijd in een rechte lijn naar een weg van hogere orde leiden, moet een correctie worden toegepast op deze afstand. Een maaswijdte van 1.500 meter blijkt hierbij te voldoen.

### Maaswijdte gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

Bij verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom geldt meestal een snelheid van 60 km/uur. Echter door het verlenen van voorrang op kruispunten, afremmen voor afslaan voertuigen enz. is de gemiddelde snelheid lager, namelijk ongeveer 50 km/uur. Uitgaande van een verblijfsdij van drie minuten resulteert dit in een maximale afstand van 2.500 meter, van elke willekeurige locatie in het verblijfsgebied tot een weg van hogere orde. Uitgaande van een ideale situatie, waarbij een gebied volledig ontsloten is door gebiedsontsluitingswegen, ligt het middelste punt van het gebied het verst verwijderd van de gebiedsontsluitingswegen. Een afstand van 2.500 meter vanuit het middelpunt naar alle windrichtingen resulteert in een afstand van 5.000 meter tussen de gebiedsontsluitingswegen. Deze afstand wordt ook aangeduid als maaswijdte. Aangezien de wegen binnen een verblijfsgebied niet altijd in een rechte lijn naar een weg van hogere orde leiden, moet een correctie worden toegepast op deze afstand. Een maaswijdte van 4.000 meter blijkt hierbij te voldoen.

### Hulpdiensten

Bij de bepaling van de afmeting van een verblijfsgebied moeten ook de hulpdiensten worden betrokken. Bereikbaarheid is voor de hulpdiensten cruciaal. De gevolgen van (te) laat komen kunnen groot zijn. Zorgtijden moeten gehaald worden. Voor ambulances is comfort erg belangrijk. Drempels kunnen de toestand van de patiënt verslechteren. Ook bij de andere hulpdiensten speelt comfort een rol, al zijn de risico's minder groot dan bij de ambulancezorg. Kans op beschadiging van materieel moet voorkomen worden, evenals betrokkenheid bij een ongeval in alle haast. Via de hoofdwegen komen de hulpdiensten op snelle en comfortabele wijze bij de wijken, vanwaar ze hun weg vervolgen naar de straat van bestemming. Snelheidsremmers op gebiedsontsluitingswegen zijn daarom voor hulpdiensten onwenselijk. Indien toch voor snelheidsremmers wordt gekozen, wordt een maatregel uitgekozen die geschikt is voor hulpdiensten. Verticale remmers (drempels) zijn alleen gewenst als ze een oversteek ondersteunen.

### Openbaar vervoer

In principe wordt het openbaar vervoer zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld. Toch is het in bepaalde situaties noodzakelijk dat de bus door het verblijfsgebied rijdt, omdat anders de loopafstand voor de reizigers te groot wordt.

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de vervoerbedrijven en de gemeenten hebben een Convenant Duurzaam Veilig en Openbaar Vervoer opgesteld, waarin zij de intentie uitspreken zich in te spannen voor de volgende onderdelen:

- Het beperkt houden van de gevolgen van Duurzaam Veilig voor het openbaar vervoer en gelijktijdig de verkeersveiligheid blijven waarborgen.
- In de categoriseringsplannen de openbaar vervoer routes zoveel mogelijk vrijwaren van Duurzaam Veilig maatregelen en waar geen andere mogelijkheden zijn, de normen volgens CROW publicatie 141 aanhouden.
- De taak van het vervoersbedrijf is om gevraagd en ongevraagd overleg te voeren met de gemeente over knelpunten in de betreffende gemeente en een advies richting de gemeente te doen.
- De taak van het SRE is een coördinerende en stimulerende rol te spelen in dit geheel en daarnaast de gemeenten de mogelijkheid te bieden om subsidie te ontvangen van het SRE indien aan de criteria wordt voldaan.

### 3. GEWENSTE CATEGORISERING 2010 – 2015.

Het belangrijkste principe in deze visie is "verkeer op de juiste plaats". Dit principe heeft een positief effect op zowel de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid als de leefbaarheid. In dit principe zijn aan de ene kant duidelijke ontsluitingsroutes aanwezig. Deze routes zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer. De inrichting van deze wegen is duidelijk herkenbaar en erop gericht om het verkeer soepel te laten rijden. Op deze manier is het voor het doorgaande verkeer ook aantrekkelijk om deze routes te nemen.

Buiten deze routes ontstaan rustige "verblijfsgebieden". Dit zijn de woonwijken en de buitengebieden. Hier rijdt voornamelijk alleen autoverkeer dat hier ook een bestemming of herkomst heeft. In deze relatief autoarme verblijfsgebieden ontstaat een aantrekkelijk leefklimaat, met een hoge verkeersveiligheid en weinig overlast van het verkeer.

Verkeer heeft veel raakvlakken met andere vakdisciplines zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu. Het is dan ook belangrijk om in het verkeersbeleid rekening te houden met aangrenzende vakgebieden. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in deze planperiode zijn:

- het plan De Beekse Akkers in Beek en Donk;
- het plan Laarsche Velden noord in Beek en Donk;
- het plan bedrijventerrein Bemmer IV in Beek en Donk;
- het plan Nieuwenhof Noord in Lieshout;
- de plannen Woonpark Zonnetij en de plannen Gronden Smulders in Aarle-Rixtel;
- het plan Rembrandtplein 2<sup>e</sup> fase in Beek en Donk.

De volgende twee zaken geven aanleiding voor het aanpassen van de wegategorisering:

- In verband met de ontwikkeling van Bemmer IV is het wenselijk om de functies van enkele wegen aan te passen en het is wenselijk om de komgrens aan te passen, zodanig dat het gehele bedrijventerrein binnen de bebouwde kom komt te liggen.
- Het gebied tussen de N 615 en de N 279 is erg groot, waardoor de tijden dat autoverkeer in een verblijfsgebied rijdt groter is dan 3 minuten. Dit kan kleiner worden door vanaf de rotonde bij Bavaria een nieuwe verkeersader buiten de bebouwde kom richting Sint-Oedenrode aan te wijzen.

Een andere ontwikkeling die grote gevolgen heeft voor de gemeente Laarbeek is de mogelijke aanleg van een nieuwe oost-west-verbinding. Aangezien de verwachting is dat dit niet plaats vindt voor 2015, is deze ontwikkeling niet meegenomen bij het opstellen van deze visie.

Een bedrijventerrein is te beschouwen als een verblijfsgebied, omdat het vrijwel alleen te maken heeft met bestemmingsverkeer en het ook qua omvang op een woon-, winkel- of kantorengedebied lijkt. In de categorisering is daarom een bedrijven- of industrieterrein vaak als 30 km-gebied te benoemen, waarbij een enkele gebiedsontsluitingsweg past.

Het is natuurlijk moeilijker dan bij woonstraten de rijdsnelheid fysiek af te dwingen, maar daar staat tegenover dat het vrachtverkeer vanwege de vele gelijkwaardige kruisingen met onderling geringe afstanden sowieso vaak niet harder rijdt dan 30 km per uur. Zodoende volstaan in de meeste gevallen beperking van profielbreedten en (waar dat mogelijk is) verkleining van de onderlinge afstand van gelijkwaardige kruisingen. Bij de inrichting moet wel rekening gehouden worden met de manoeuvreerruimte en belading van zwaar verkeer.

Ten opzichte van de uitgevoerde evaluatie van het wegategoriseringsplan is het voorstel om nog een aantal functies van diverse wegen aan te passen. Het betreft de volgende wegen:

- Provinciale weg, Ginderdoor en Rooijseweg: voorgesteld wordt om deze wegen de functie te geven van "verkeersader buiten de bebouwde kom type II B: 80 km/uur. Hiervoor dient nog wel afstemming plaats te vinden met de gemeente Sint-Oedenrode. In het verleden is deze weg aangewezen als een "weg met geringe verkeersfunctie buiten de bebouwde kom type III A: 60 km/uur".

Echter gezien de functie van de weg (verbinding naar Sint-Oedenrode), de huidige verkeersintensiteiten en de huidige inrichting is het voorstel om de huidige functie aan te passen.

- De Bosscheweg vanaf de rotonde Boerdonk tot aan de komgrens Beek en Donk: door de ontwikkeling van Bemmer IV wordt voorgesteld dit hele wegvak op te nemen binnen de bebouwde kom en de functie te wijzigen naar "verkeersader binnen de bebouwde kom: 50 km/uur.
- De Vonderweg: in verband met de ontwikkeling van Bemmer IV dit deel ook opnemen binnen de bebouwde kom en aan te wijzen als een verblijfsgebied (30 km/uur-zone).

Om kosten te besparen wordt voorgesteld om gelijktijdig met onderhoudsmaatregelen aan een weg de inrichting van de weg aan te passen aan de functie. Het uitgangspunt is dan in principe "werk met werk" maken, waardoor de kosten beperkt blijven voor de gemeente.

Deze wijzigingen zijn aangegeven op de bijgevoegde tekening nummer 2009070.

Voorgesteld wordt om deze visie vast te laten stellen door de gemeenteraad.