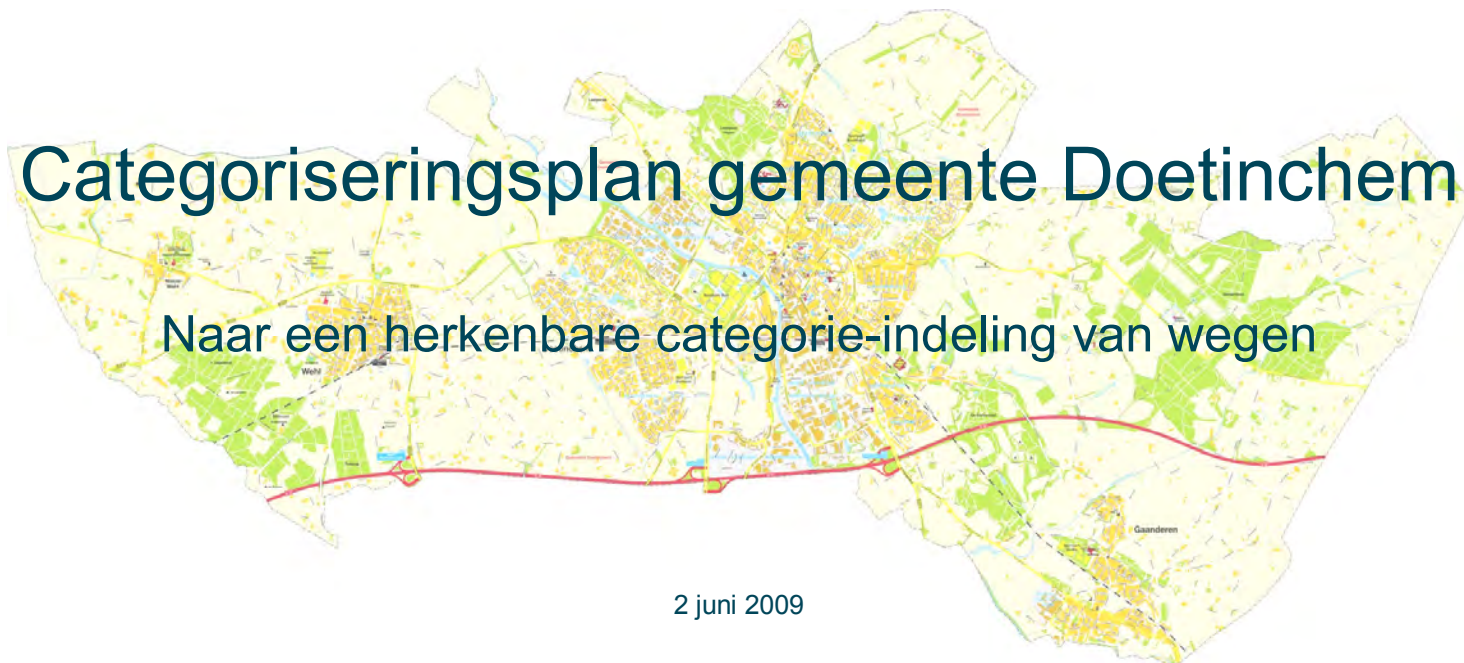


Categoriseringsplan gemeente Doetinchem

Naar een herkenbare categorie-indeling van wegen



2 juni 2009



9T7807.A0
2 juni 2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding.
2. Duurzaam Veilig.
3. Categorisering gemeente Doetinchem.
4. Uitgangspunten Categoriseringsplan.
5. Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën.
6. Uitvoeringsvormen wegcategorieën.
7. Confrontatie wensbeeld met praktijk.
8. Naar uitvoering.





1. Inleiding

Aanleiding

In het Mobiliteitsplan is de hoofdstructuur van het wegennet van de gemeente Doetinchem weergegeven. Dit mobiliteitsplan is het vertrekpunt voor dit Categoriseringsplan waarin het wegennet verder is uitgewerkt.

Met dit Categoriseringsplan wordt inzicht verkregen in de:

- wegprofielen van de geschetste autostructuur van het Mobiliteitsplan;
- categorie-indeling van wegen, aansluitend bij het landelijk beleid;
- inrichtingskenmerken en wegprofielen die gelden als vertrekpunt voor het feitelijk ontwerp van wegen.

Vastgesteld beleid

Het Categoriseringsplan is een uitwerking van landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. De afgelopen jaren zijn enkele documenten vastgesteld welke van invloed zijn op het Categoriseringsplan:

- EHK: Essentiële herkenbaarheidskenmerken (Nationaal Mobiliteit Beraad, 2003);
- Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2 (PVVP-2, 2004);
- Mobiliteitsplan Doetinchem (2007);
- Masterplan Schil (2007);
- Kwaliteitsplan openbare ruimte (2008).





2. Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig

In 1997 is het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. De kenmerken van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem zijn:

- een omgeving waarbij de infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat zijn opgeleid en geïnformeerd.

Duurzaam Veilig wegverkeer staat voor een structurele en preventieve aanpak waarbij verkeersveiligheid een vanzelfsprekend onderdeel is van de ruimtelijke ordening, de vormgeving van de infrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers.

In dit Categoriseringplan wordt de Duurzaam Veilige indeling van de infrastructuur vastgesteld.

Duurzaam Veilig

Wegen worden Duurzaam Veilig ingericht naar de volgende principes:

- functie, vormgeving en gebruik van de weg zijn op elkaar afgestemd;
- handelingen van de verkeersdeelnemer, de snelheid en de omgeving zijn met elkaar in balans;
- onzeker gedrag wordt omgezet in “voorspelbaar gedrag”, afhankelijk van:
 - een herkenbare en eenvoudig ingerichte verkeerssituatie;
 - een vormgeving in overeenstemming met de verkeersfunctie.

Waarom categorisering?

Het doel van een Categoriseringsplan is het veiliger maken van het wegennet. Dit is te bereiken door de inrichting van de wegen aan te passen. Bij een goede weginrichting kan een weggebruiker direct zien:

- wat de maximale snelheid is;
- welk verkeersgedrag van hem wordt verwacht;
- welke andere soorten weggebruikers hij tegen kan komen.

Door (slechts enkele) wegcategorieën aan te wijzen wordt de weg 'leesbaar'. Hiermee wordt een veiliger weginrichting bereikt met minder ongevallen.

In het kader van Duurzaam Veilig worden de wegen verdeeld in drie categorieën. Deze indeling is een ideaalbeeld en is niet overal direct te realiseren.

Landelijke categorie-indeling buiten bebouwde kom



Stroomweg

- Verkeersfunctie dominant
- Landelijke verbindingfunctie
- Ongelijkvloerse aansluitingen



Gebiedsontsluitingsweg

- Verkeersfunctie dominant
- Sterke regionale functie
- Dubbele middenstrepen of middenberm



Erftoegangsweg I

- Verblijfsfunctie prioriteit
- Beperkte regionale functie
- Geen middenstrepen, wel onderbroken kantmarkering
- Kruispunten gelijkwaardig



Erftoegangsweg II

- Verblijfsfunctie dominant
- Geen strepen
- Locale functie
- Kruispunten gelijkwaardig



Landelijke categorie-indeling binnen bebouwde kom



Gebiedsontsluitingsweg 70 km/uur

- Verkeersfunctie dominant
- Fysieke rijbaanscheiding
- (Brom)fietzers gescheiden
- Geen erfontsluitingen
- Geen parkeren



Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

- Verkeersfunctie prioriteit
- Dubbele middenstrepen of middenberm
- Bromfietzers op rijbaan, fietsers op fietspaden



Erftoegangsweg

- Verblijfsfunctie dominant
- Auto en fiets gemengd
- Kruispunten gelijkwaardig
- Geen asmarkering



Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Het zal lange tijd duren voordat het Nederlandse wegennet volledig volgens de principes van Duurzaam Veilig is ingericht. Bij de ontwikkeling van het gewenste eindplaatje wordt de herkenbaarheid van de wegcategorieën naar voren gehaald. Hiermee is het voor de weggebruikers sneller duidelijk welk (snelheids)gedrag van hen wordt verwacht. Voor die herkenbaarheid zijn de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) ontwikkeld. Deze kenmerken zijn voornamelijk gericht op de markering van de verschillende typen wegen. Hierdoor kan de weggebruiker zien op wat voor soort weg hij zich bevindt.

Voorbeelden EHK:







3. Categorisering gemeente Doetinchem

Verfijning van categorie-indeling

De indeling volgens Duurzaam Veilig is het ideaalbeeld en in de praktijk niet altijd (direct) realiseerbaar wegens:

- gebrek aan ruimte (en middelen) om alle vervoerswijzen hun eigen ruimte te geven;
- te hoge verkeersintensiteiten voor de gewenste functie.

Meest voorkomende uitzonderingsgevallen:

- op gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) geen ruimte voor goede fietspaden;
- op erftoegangswegen (30 km/h) toch zo druk dat eigenlijk fietsvoorzieningen nodig zijn. Voorwaarde bij deze fietsvoorzieningen is wel dat de weg een duidelijke verblijfsfunctie moet behouden.

Categorisering gemeente Doetinchem

Categorie-indeling buiten bebouwde kom

Conform landelijke indeling

Type	Functie	Km/h	Fietsers	Opmerking
Stroomweg	Landelijke verbindingsfunctie	100/120	N.v.t.	
Gebiedsontsluitingsweg	Sterke regionale functie	80	Fietspaden	Dubbele asstreep
Erftoegangsweg I	Beperkte regionale functie	60	Evt. fietspaden	Kantmarkering Kruispunten gelijkwaardig
Erftoegangsweg II	Verblijfsfunctie dominant	60	Gemengd	Geen markering Kruispunten gelijkwaardig

Categorisering gemeente Doetinchem

Categorie-indeling binnen bebouwde kom

- gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg als standaardoplossing;
- in uitzonderingsgevallen:
 - gebiedsontsluitingsweg min of;
 - erftoegangsweg plus.

Type	Wanneer	Functie	Km/h	Fietsers	Opmerking
Gebiedsontsluitingsweg	Standaard	Stromen: verkeersfunctie dominant	50 70	Gescheiden fietspaden dmv tussenberm	2x2 of 2x1, geen parkeren
Gebiedsontsluitingsweg min	Bij uitzondering	Stromen: verkeersfunctie prioriteit	50	Fietsstroken en – paden	Bij parkeerhavens vrijliggende fietspaden
Erftoegangsweg plus	Bij uitzondering	Uitwisselen: verblijfsfunctie prioriteit	30	Fietsstroken	Parkeren in havens
Erftoegangsweg	Standaard	Uitwisselen: verblijfsfunctie dominant	30	Op rijbaan	Parkeren op rijbaan mogelijk

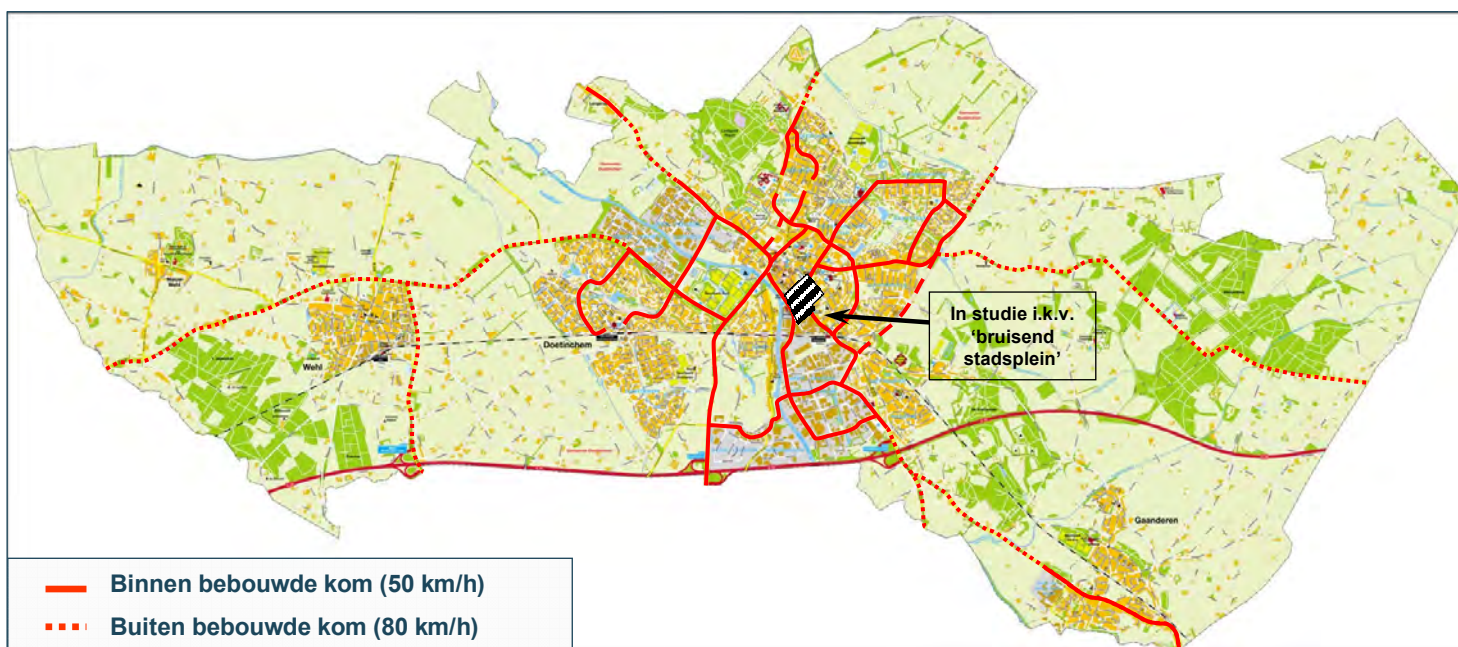
Categorisering gemeente Doetinchem

Bedrijventerrein uitzonderingspositie

1. Op bedrijventerreinen speciale eisen aan wegen:
 - ruim;
 - geen obstakels.
2. Op bedrijventerreinen 50 km/h:
alle wegen gebiedsontsluitingswegen.
3. Echter niet overal fietsvoorzieningen:
alleen op drukke routes als dit vanuit intensiteit auto en/of fietser wenselijk is.
4. Op kleinschalige bedrijventerreinen met weinig vrachtverkeer (slechts zeer beperkte distributie- of productiefunctie) is 30 km/h te overwegen.

Categorisering gemeente Doetinchem

Gebiedsontsluitingswegen gemeente Doetinchem



Categorisering gemeente Doetinchem

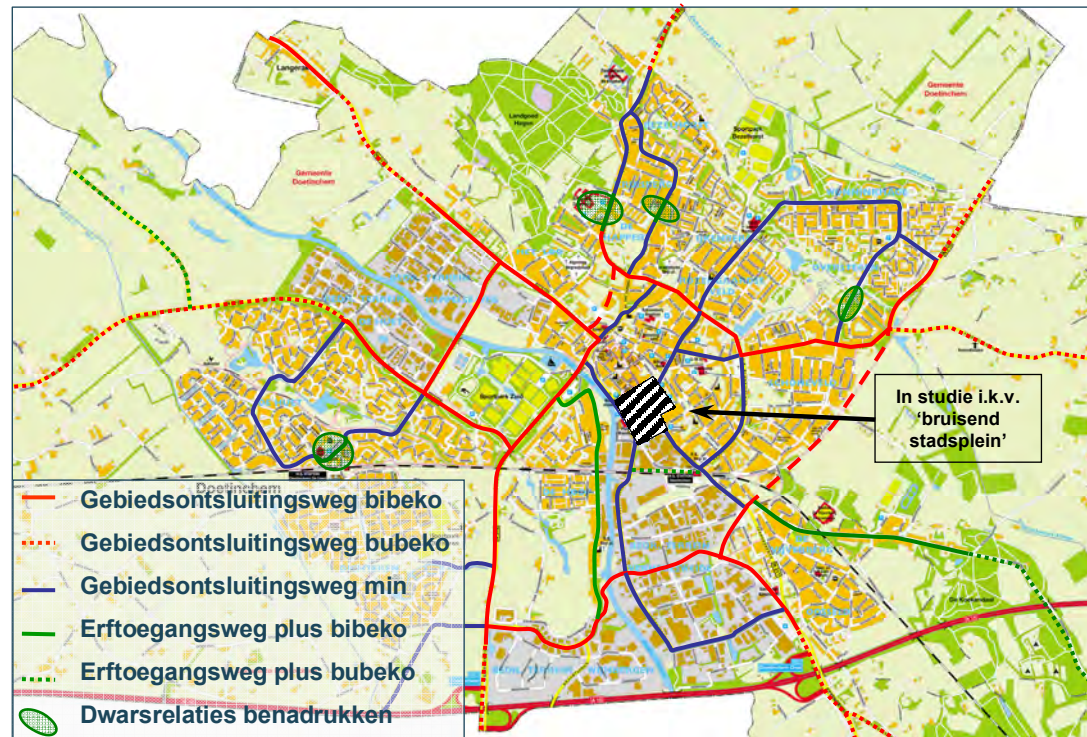
Wegcategorisering per kern

Op de volgende kaarten is het categoriseringsplan per kern weergegeven.

- Hierin is onderscheid gemaakt naar wegen buiten en binnen de bebouwde kom (respectievelijk bubeko en bibeko). De erftoegangswegen (30 km/h en 60 km/h) zijn niet in de legenda of met een kleur weergegeven: dit zijn de overige wegen.
- Het plan is opgesteld voor de situatie dat de Ruimzichtlaan en Oostelijk Randweg in gebruik zijn. In de tussentijd houden de alternatieve routes van deze wegen de functie van gebiedsontsluitingsweg.

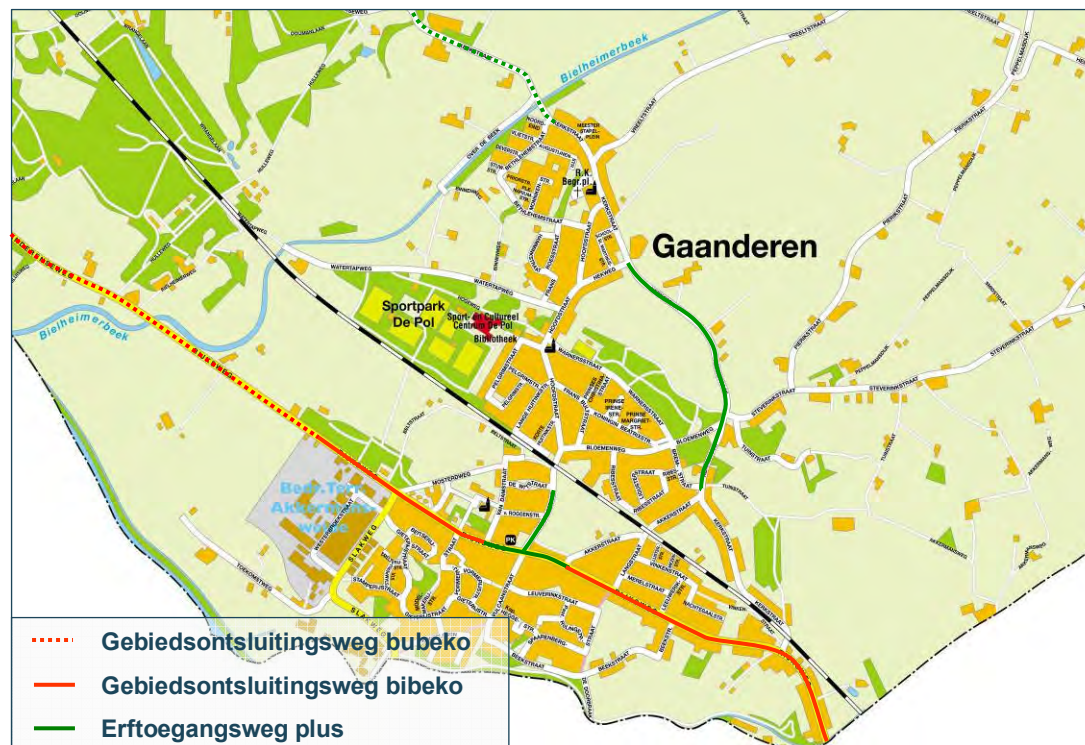
Categorisering gemeente Doetinchem

Categoriseringsplan Doetinchem



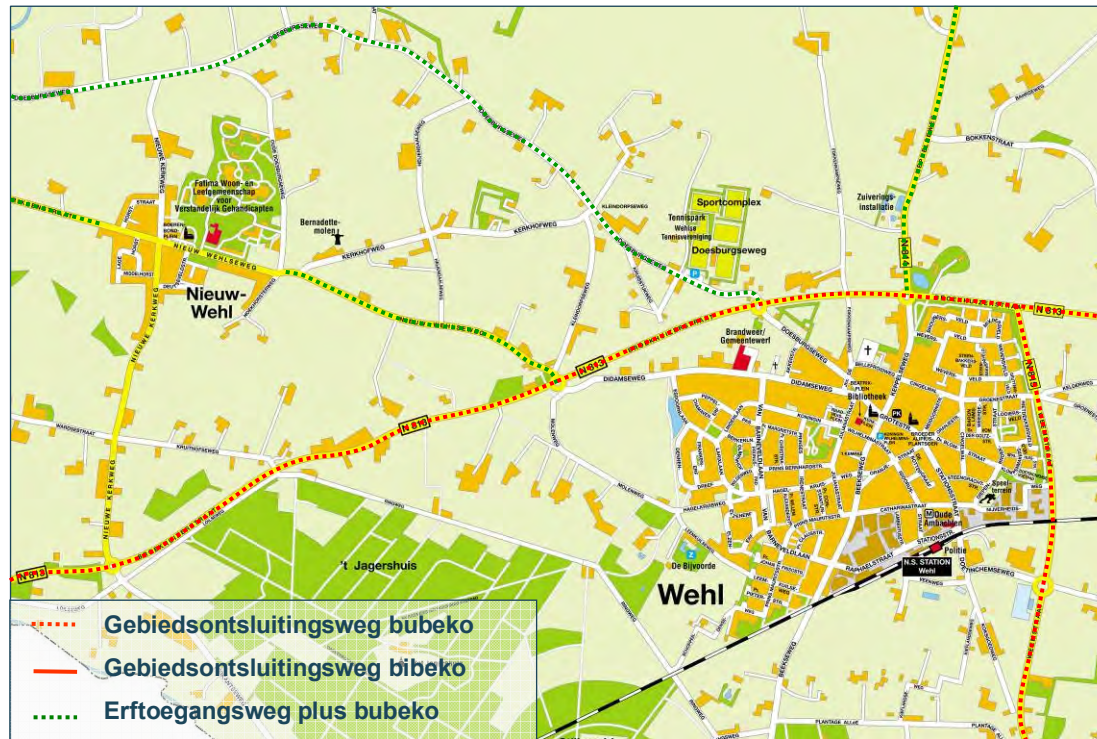
Categorisering gemeente Doetinchem

Categoriseringsplan Gaanderen



Categorisering gemeente Doetinchem

Categoriseringsplan Wehl en Nieuw-Wehl





4. Uitgangspunten Categoriseringsplan

Uitgangspunten Categoriseringsplan

Via gebiedsontsluitingswegen:

- openbaar vervoer (minimaal Regionet);
- netwerk van vrachtverkeer (Kwaliteitsnet goederenvervoer buiten bebouwde kom, aangevuld met de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom);
- uitrukroutes brandweer;
- wegen met hogere verkeersintensiteit, > 4 à 6.000 mvgt/etm.

Verblijfsgebieden met erftoegangswegen zo groot mogelijk, maar wel acceptabel voor automobilist:

- 2 à 3 min rijden (1 à 1,5 km) in 30 km-gebieden;
- autoverkeer met lage intensiteit: < 4 à 6.000 mvgt/etm;
- ETW plus (met fietsstroken) tot ca 8.000 mvgt/etm;
- op bepaalde delen van doorgaande weg (bv winkelcentrum of 'sociaal' middelpunt) krijgt de verblijfsfunctie prioriteit waarbij aan verkeersfunctie zoveel als nodig en mogelijk recht wordt gedaan.

Uitgangspunten Categoriseringsplan

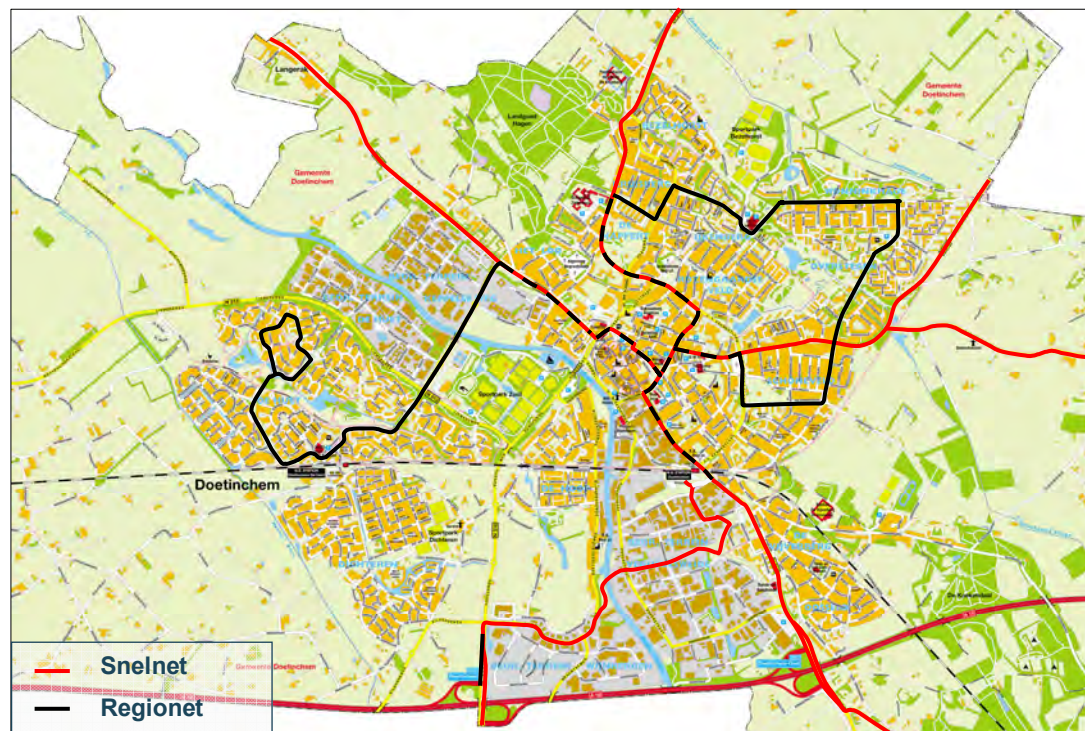
Opbouw netwerk: logisch, sluitend, hiërarchisch.

Intensiteiten autoverkeer: hoe drukker de weg, hoe hoger de categorie.

Type	Intensiteit	Opmerking
Gebiedsontsluitingsweg	> 4.000 à 6.000 motorvoertuigen/etmaal	Bus Hoofduitrukroute brandweer
Gebiedsontsluitingsweg min	< 10.000 motorvoertuigen/etmaal	Kwaliteitsnet goederenvervoer
Erftoegangsweg plus	< 8.000 motorvoertuigen/etmaal	Verblijfsgebieden zo groot mogelijk, maar wel acceptabel voor automobilist (2 à 3 min in verblijfsgebied, 1 à 1,5 km)
Erftoegangsweg	< 4.000 à 6.000 motorvoertuigen/etmaal	

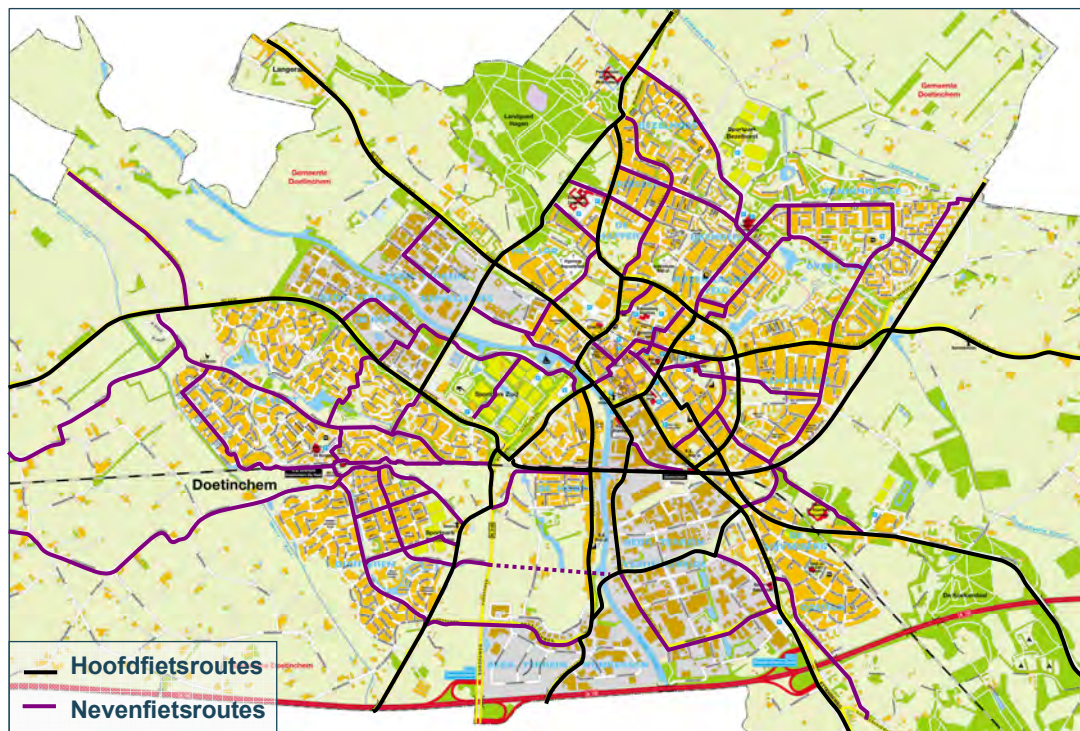
Uitgangspunten Categoriseringsplan

Busroutes



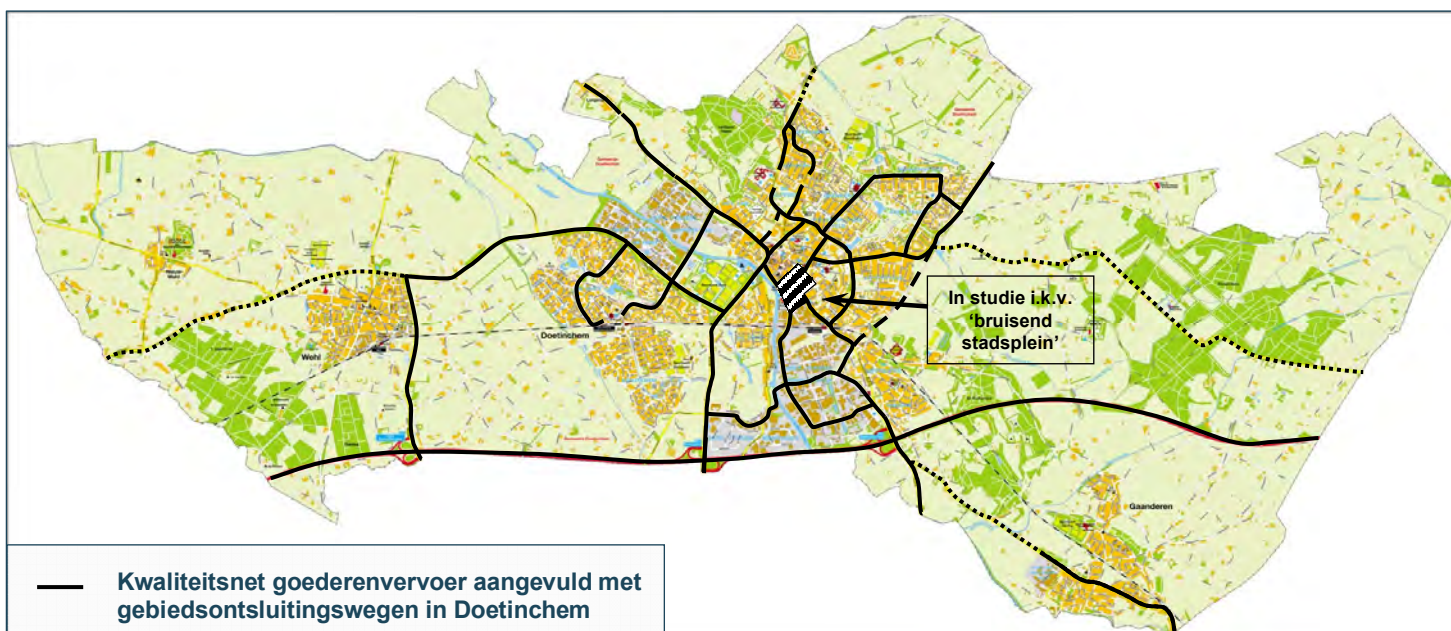
Uitgangspunten Categoriseringsplan

Fietsnetwerk



Uitgangspunten Categoriseringsplan

Goederenvervoer



Uitgangspunten Categoriseringsplan

Uitrukroutes







5. Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Maatvoering buiten bebouwde kom

Type	Rijstrookbreedte	Totaal Rijbaan
Gebiedsontsluitingsweg 2x2 met rijbaanscheiding 2x1 met rijbaanscheiding 2x2 met dubbele asstreep 2x1 met dubbele asstreep Fietspad enkelzijdig Fietspad tweezijdig	3,10 m 3,00 m 2,75 m 2,75 m Min 2,10 m Min 3,50 m	7,50 m
Erftoegangsweg I Rijloper autoverkeer	3,00 à 4,50 m	4,00 à 6,20 m
Erftoegangsweg II Rijloper autoverkeer	2,50 à 4,50 m	2,50 à 4,50 m

Conform CROW-publicatie 203

Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Maatvoering binnen bebouwde kom

Type	Rijstrookbreedte	Totaal Rijbaan
Gebiedsontsluitingsweg 2x2 met rijbaanscheiding 2x1 met rijbaanscheiding 2x2 met dubbele asstreek 2x1 met dubbele asstreek Fietspad enkelzijdig Fietspad tweezijdig	3,25 m 3,25 à 3,50 m 2,75 à 3,50 m 2,75 à 3,50 m Min 2,00 m Min 3,50 m	5,80 à 7,30 m
Gebiedsontsluitingsweg min 2x1 Parkeervakken Fietsstroken	2,75 m en overrijdbare middenzone 1,00 m 2,30 à 2,50 m 2,00 m (min 1,50)	9,50 à 10,50 m (excl P)
Erftoegangsweg plus Rijloper autoverkeer Fietsstroken aan weerszijden Parkeervakken	4,00 m 2,00 m (min 1,50) 1,80 à 2,00 m	7,00 à 8,00 m (excl P)
Erftoegangsweg Eenrichtingverkeer Tweerichtingsverkeer - krap profiel - ruim profiel	3,50 à 4,00 m 4,60 à 4,80 m 5,20 à 5,40 m	3,50 à 4,00 m (excl. P) 4,60 à 5,40 m (excl. P)

Conform Kwaliteitsplan Openbare Ruimte, gemeente Doetinchem

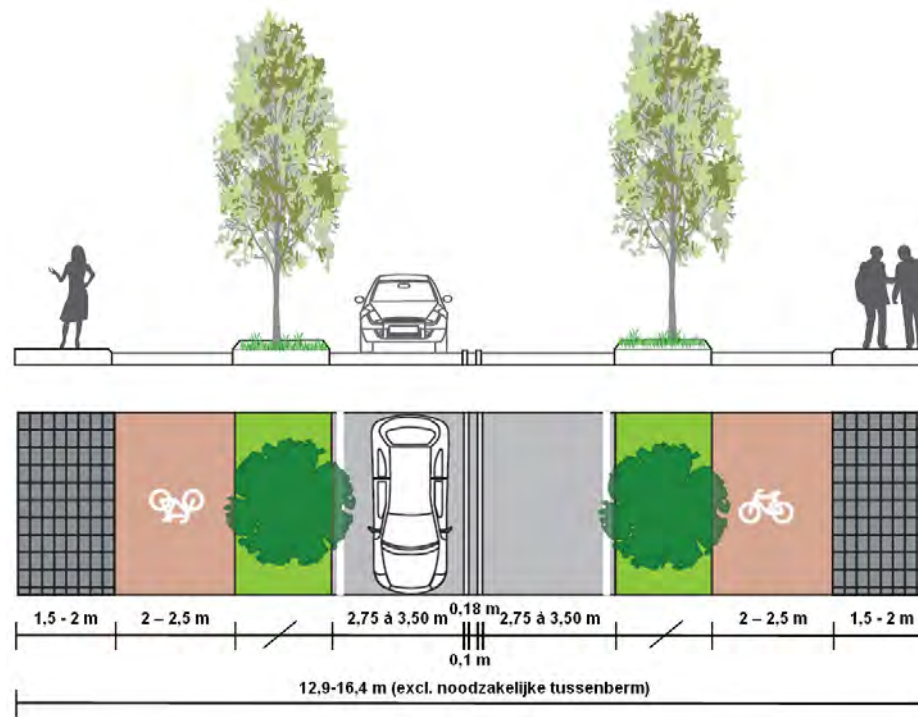
Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Voorbeelden gebiedsontsluitingsweg



Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Wegprofiel gebiedsontsluitingsweg



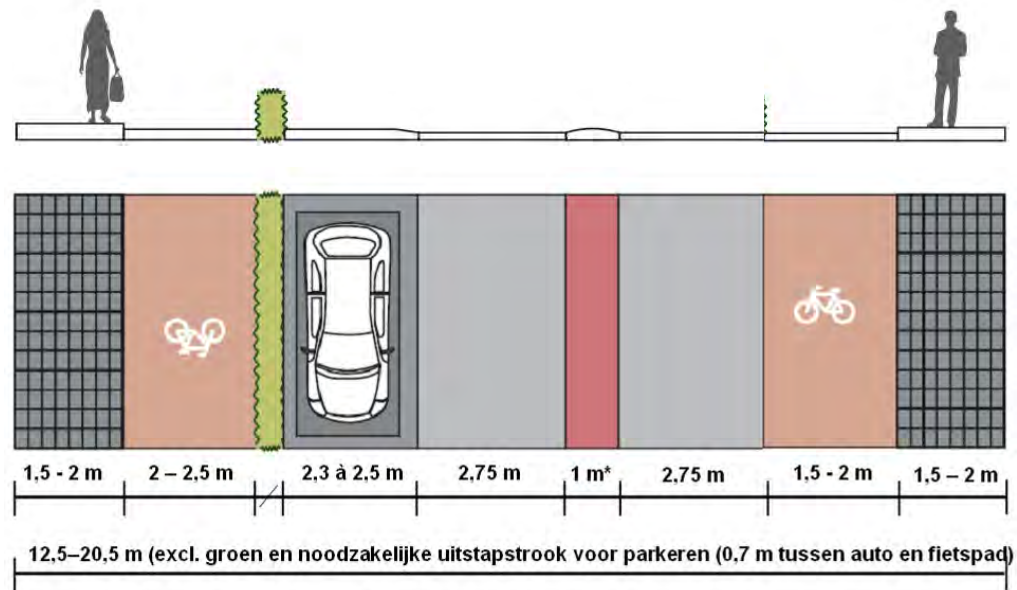
Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Voorbeelden gebiedsontsluitingsweg min



Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Wegprofiel gebiedsontsluitingsweg min



In dit profiel is zowel een parkeerstrook met vrijliggend fietspad als een fietsstrook weergegeven.

- Ontwerpvrijheid betreffende rijbaanscheiding, met afwijkend verhardingsmateriaal of met belijning.

Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Voorbeelden erftoegangsweg plus



Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Wegprofiel erftoegangsweg plus



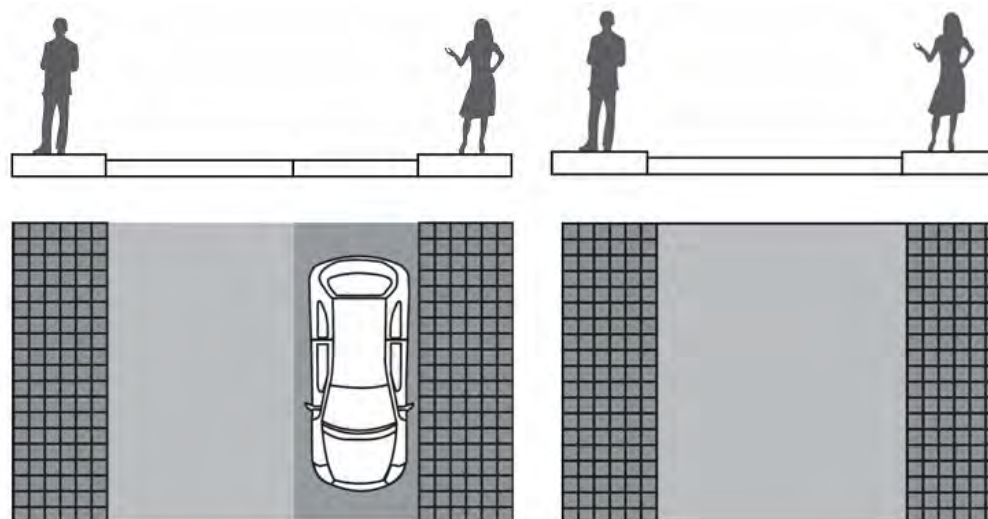
Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Voorbeelden erftoegangsweg



Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Wegprofiel erftoegangsweg



Benodigde breedte van een erftoegangswegen is afhankelijk van aantal rijrichtingen, intensiteit en parkeren. Parkeren is mogelijk door middel van parkeervakken/-stroken of parkeren op de rijbaan. Minimale breedte is 3,50 meter voor eenrichtingsverkeer, exclusief parkeren.





6. Uitvoeringsvormen wegcategorieën



Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Verhardingstypen wegen

Gebiedsontsluitingsweg en gebiedsontsluitingsweg min:

- uitvoering in asfalt;
- ontwerprijheid rijbaanscheiding bij gebiedsontsluitingsweg min.

Erftoegangsweg en erftoegangsweg plus:

- elementverharding (bijv. klinkers);
- fietsstroken: opties asfalt of elementverharding (afhankelijk van intensiteiten, functie fietsroute en gewenst fietscomfort).

Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Kruispuntprincipes

- Op busroutes: op hoofdroutes voorkeur verkeerslichten boven rotondes (Mobiliteitsplan).
- Op kruispunten van hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen) is beïnvloeden van verkeersstromen gewenst (Dynamisch VerkeersManagement) om verkeersstromen te kunnen sturen conform beleidswensen, dus altijd verkeerslichten.
- Op gebiedsontsluitingswegen: verkeerslichten, rotonde of voorrangskruispunt; afhankelijk van intensiteit, fietsroute of bus.
- Binnen 30 km-zones: in principe gelijkwaardig (uitgezonderd bij busbanen, vrijliggende (brom)fietspaden en herkenbare fietsroutes).

Dus:

- Bij verkeerslichten binnen bebouwde kom: altijd 50 km/h.
- Bij 30 km/h onderling: geen voorrangskruispunt.

Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Wegtype	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg min	Erftoegangsweg / Erftoegangsweg plus
Gebiedsontsluitingsweg	VRI	VRI / rotonde / voorrang	Voorrang/ inritconstructie
Gebiedsontsluitingsweg min	VRI / rotonde / voorrang	VRI / rotonde / voorrang	Voorrang/ inritconstructie
Erftoegangsweg / Erftoegangsweg plus	Voorrang/ inritconstructie	Voorrang/ inritconstructie	Gelijkwaardig

- Indien busroute heeft doorstroming bus prioriteit: verkeerslichten of eventueel rotonde (onder voorwaarde van doorstroming bus).
- Bij gebiedsontsluitingsweg min: alleen rotonde mogelijk als doorstroming hoofdroute gegarandeerd is.
- Als bij aansluiting van erftoegangsweg op gebiedsontsluitingsweg verkeerslichten nodig zijn, dan schuift zonegrens op. Wegvak met opstelvakken wordt gebiedsontsluitingsweg, daarvoor erftoegangsweg.

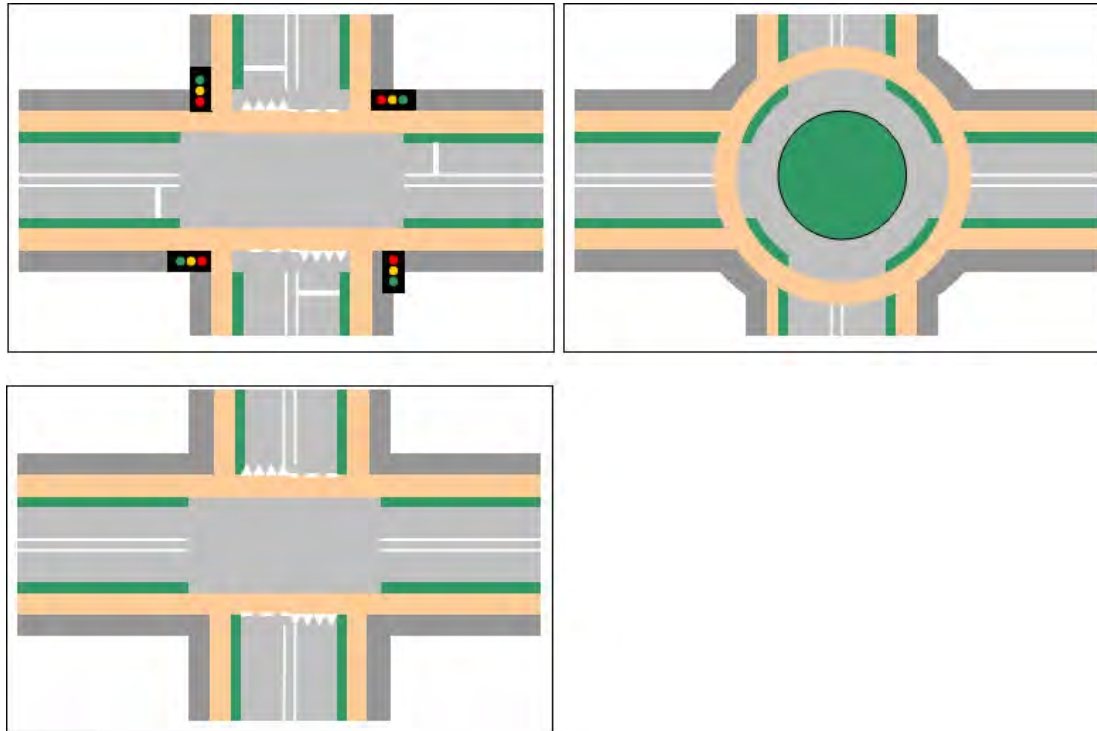
Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Voorbeeld kruispunt van gebiedsontsluitingswegen



Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Kruispuntoplossingen gebiedsontsluitingsweg - gebiedsontsluitingsweg



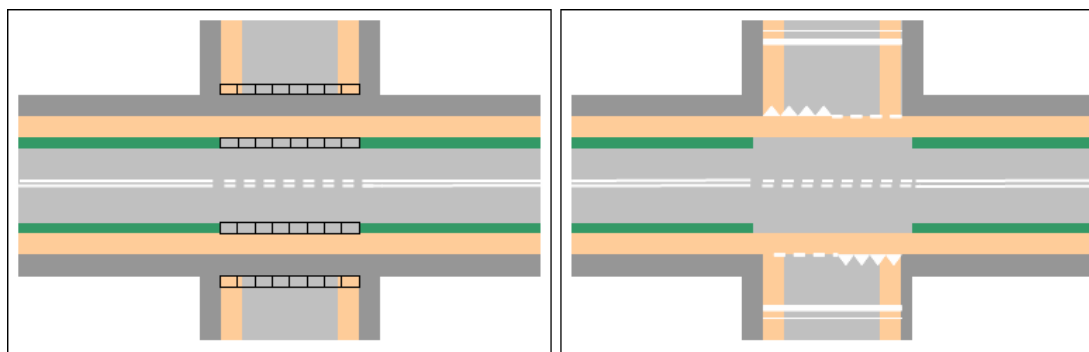
Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Voorbeeld aansluiting erftoegangsweg op gebiedsontsluitingsweg



Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Kruispuntoplossingen gebiedsontsluitingsweg - erftoegangsweg



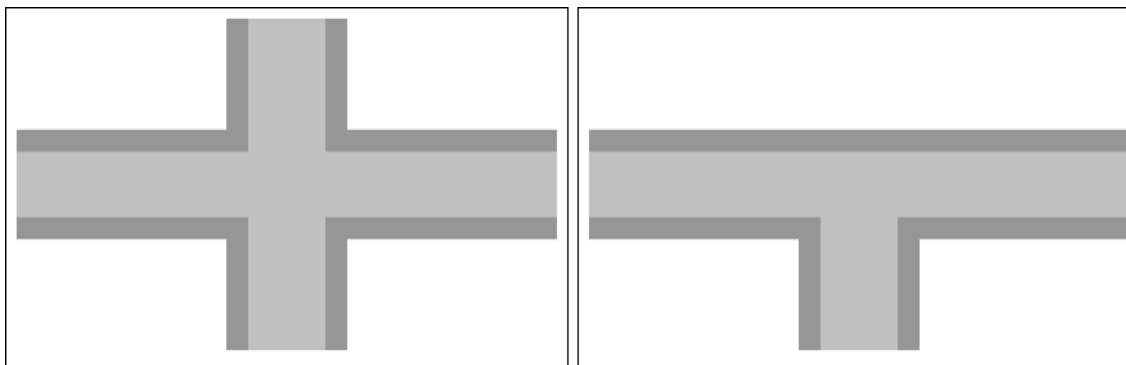
Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Voorbeelden kruispunten van erftoegangswegen



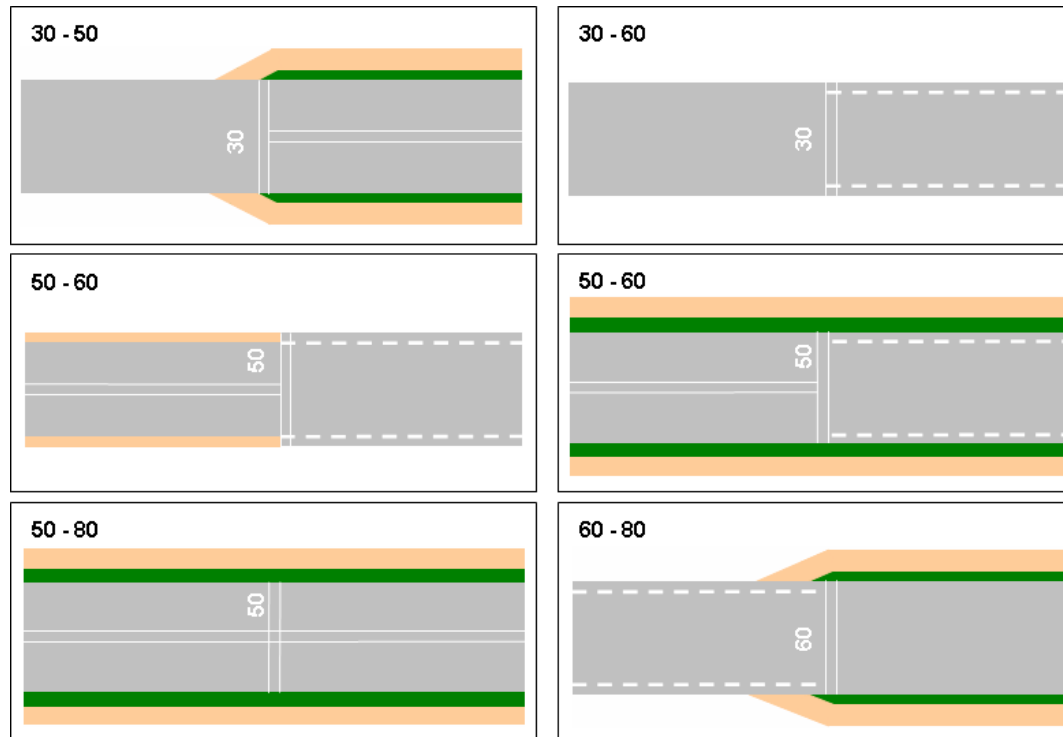
Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Kruispuntoplossingen erfgoedweg - erfgoedweg



Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Zone-overgangen



Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Zone-overgang in doorgaande route



Bij een goede zone-overgang verandert het wegbeeld zoals op de rechter foto. Bij het inrijden van de 30 km/h zone ligt een plateau en wordt door de zijwegen de dwarsrelatie benadrukt. In het linkervoorbeeld verandert het wegbeeld niet.

Uitvoeringsvormen wegcategorieën

Toe te passen snelheidremmers per categorie

Binnen bebouwde kom:

Wegtype	Toe te passen snelheidsremmers
Gebiedsontsluitingsweg	Geen
Gebiedsontsluitingsweg min	Incidenteel een plateau met max hoogte 8 cm
Erftoegangsweg plus	Inrichten naar functie, bij voorkeur geen drempels
Erftoegangsweg	Inrichten naar functie, bij voorkeur geen drempels

Buiten bebouwde kom:

Wegtype	Toe te passen snelheidsremmers
Gebiedsontsluitingsweg	Geen
Erftoegangsweg	Inrichten naar functie, bij voorkeur geen drempels



7. Confrontatie wensbeeld met praktijk

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Afwijkingen intensiteit autoverkeer – Categoriseringsplan

Op gebiedsontsluitingsweg min (grens ca 10.000 mvgt/etm) enkele wegen te hoge intensiteit autoverkeer:

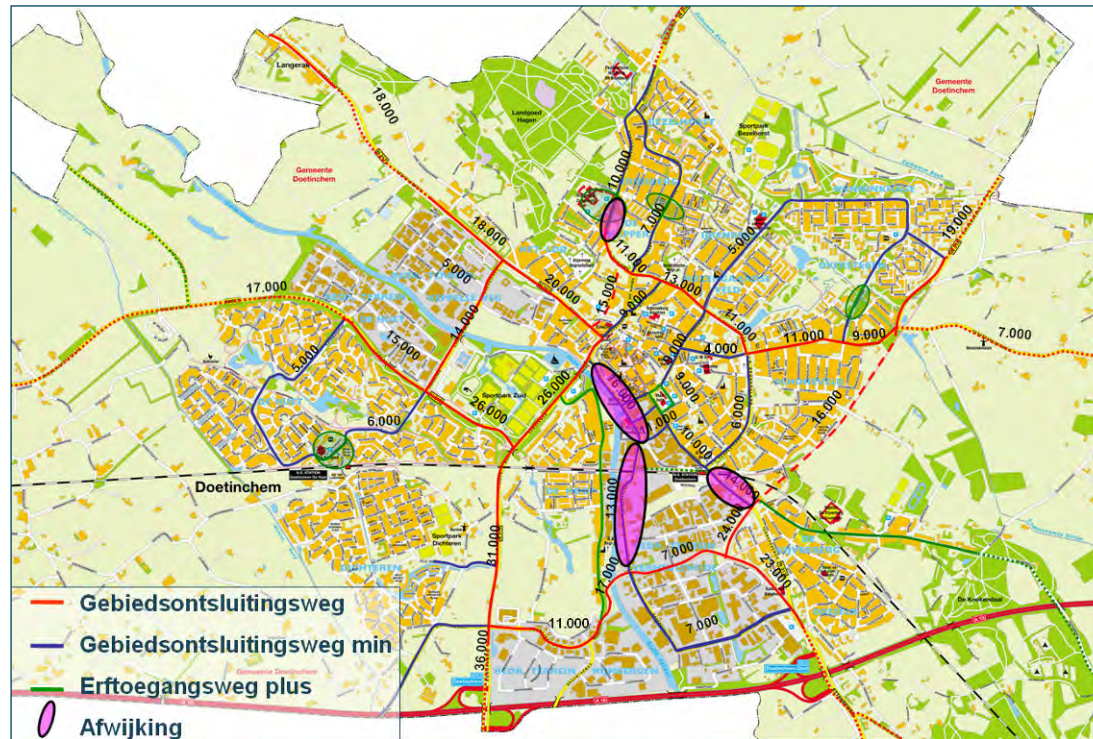
- Gaswal: 16.000 mvgt/etm;
- Havenstraat: 13.000 mvgt/etm;
- Terborgseweg: 14.000 mvgt/etm.
→ Voorlopig accepteren: gebruik gebiedsontsluitingsweg stimuleren ter ontlasting Centrumring.

Op erftoegangsweg plus (grens ca 8.000 mvgt/etm) te druk:

- Kruisbergseweg: 10.000.
→ Ontwerppoging: omgeving ziekenhuis duidelijk verblijfskarakter geven, zien laten dat meer gebeurt dan alleen verkeer, zodat wegbeeld en omgeving passen bij functie.

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Afwijkingen intensiteit autoverkeer – Categoriseringsplan



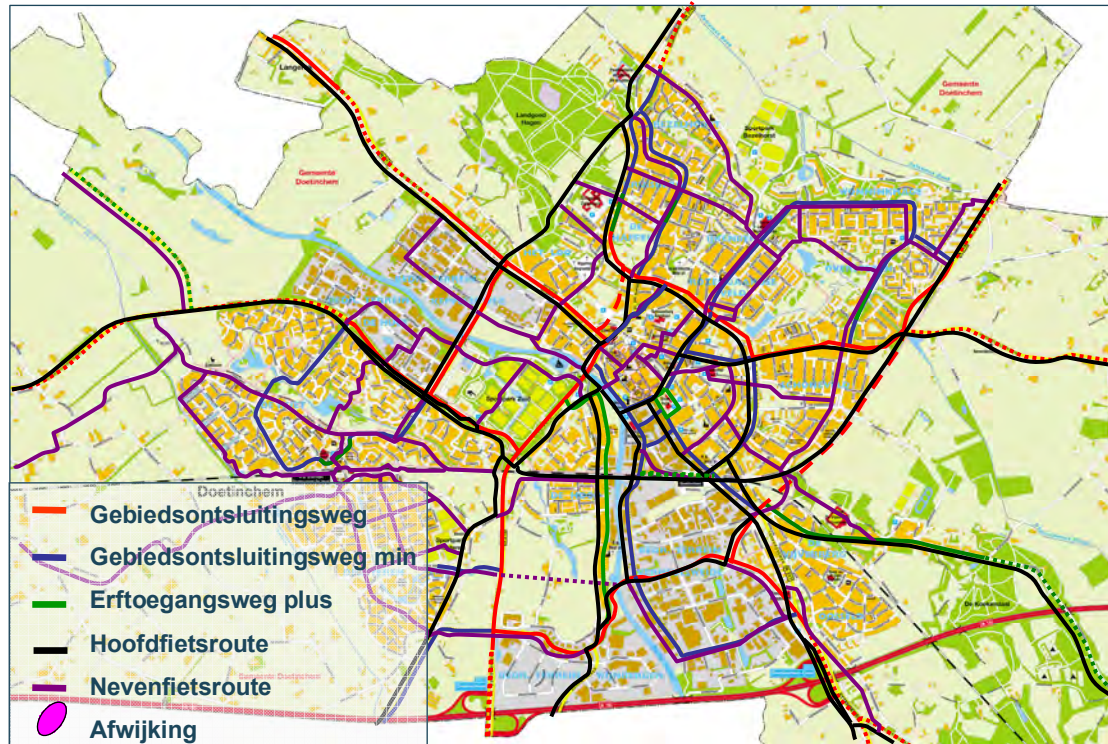
Confrontatie wensbeeld met praktijk

Combinatie Fietsplan – Categoriseringsplan

In het Categoriseringsplan zitten geen afwijkingen ten opzichte van het concept Fietsplan.

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Combinatie Fietsplan – Categoriseringsplan



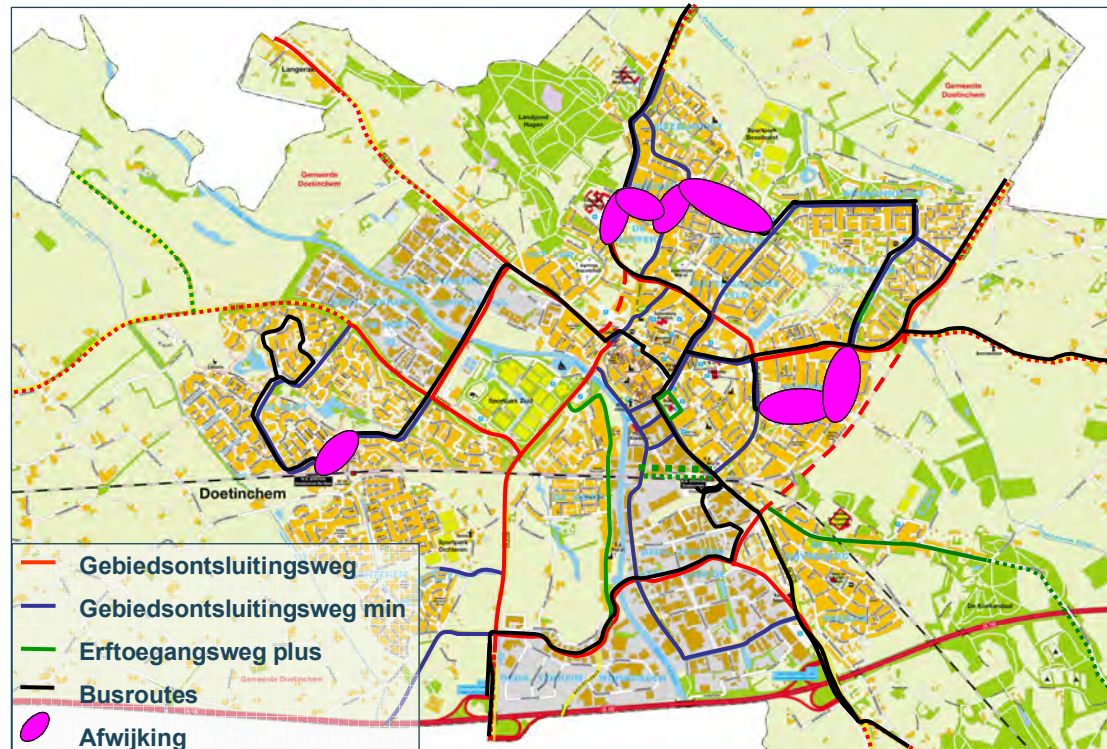
Afwijking busroutes – Categoriseringsplan

Busroutes op erftoegangswegen (strijdig met Mobiliteitsplan).

- Bijzondere gebieden met veel uitwisseling op dwarsrichting: Slingelandziekenhuis, winkelcentra de Happert en de Bongerd. Hier veel uitwisseling van verkeer op dwarsrichting, duidelijke verblijfsfunctie en daarom acceptabel.
→ Eis aan inrichting: dwarsrichtingen verkeers- en stedenbouwkundig goed zichtbaar maken.
- In woonbuurten: keerrondje De Huet, Schöneveld, IJkenberg/De Happert.
→ Acceptabel vanuit verkeersveiligheid, mits deze routes volwaardige erftoegangswegen blijven. Daarnaast hebben deze routes een sociale functie, waarbij een lagere snelheid acceptabel is.

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Afwijking busroutes - Categoriseringsplan



Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerpopgaven

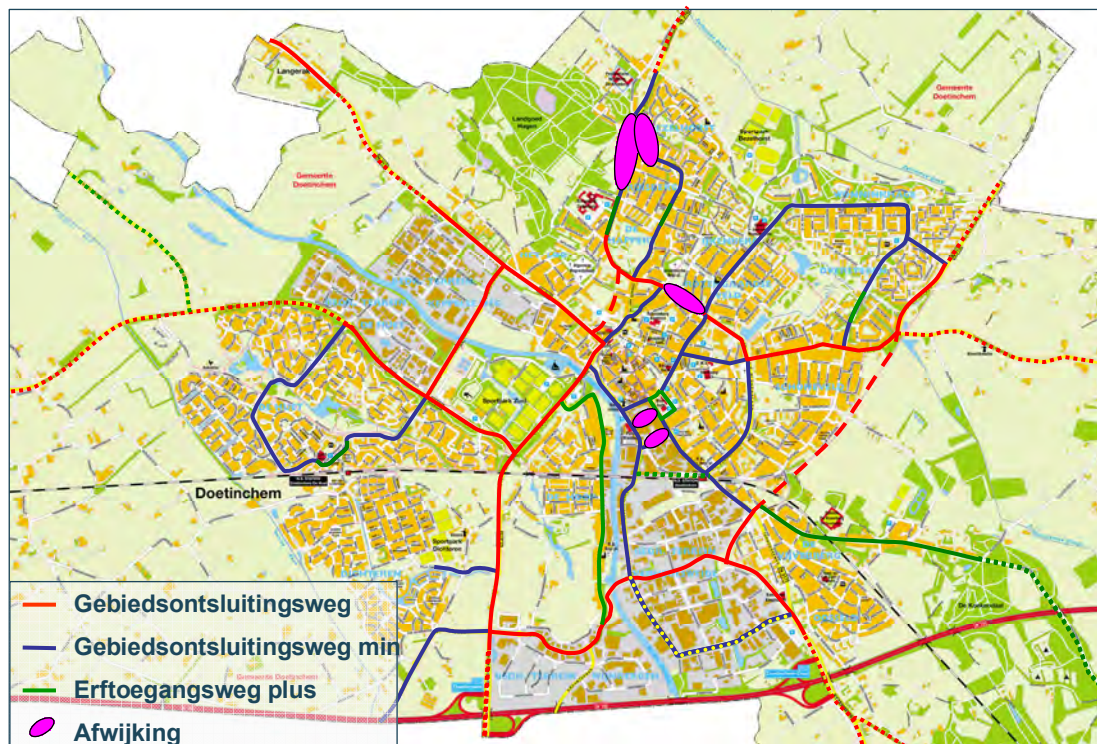
Op de volgende locaties is sprake van ontwerpopgaven doordat het gewenste profiel breder is dan het beschikbare profiel.

- Kruisbergseweg;
- Haareweg;
- John F. Kennedylaan;
- Melkweg.

De gewenste profielen dienen aangepast te worden om inpassing mogelijk te maken. Een mogelijkheid hiervoor is concessies te doen aan de breedte van voetpad, fietspad, rijbaan en/of asmarkering. Bij langsparkeren aan beide zijden kan bezien worden of éézijdig parkeren en/of parkeren in zijstraten mogelijk is. Het belangrijkste is dat de uitstraling van de weg past bij de wegcategorie.

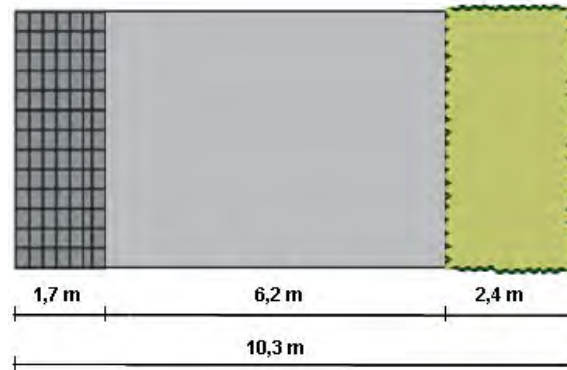
Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerpopgaven

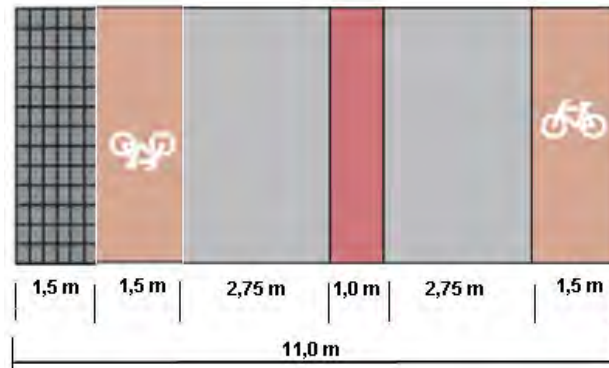


Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerppopgave Kruisbergseweg (1)



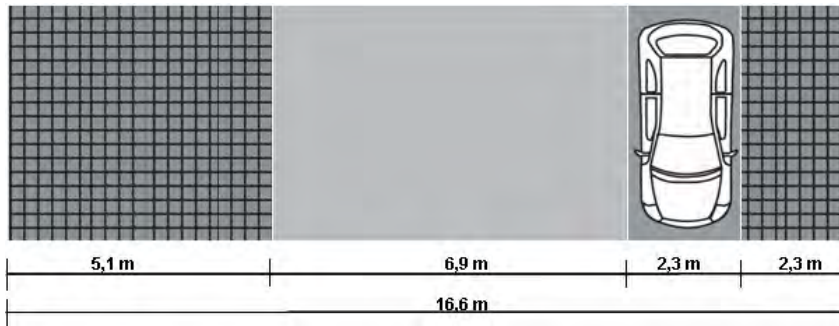
Huidig



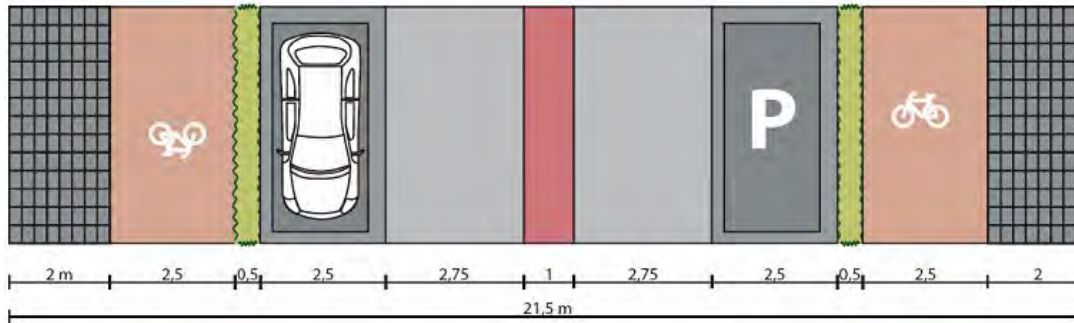
Gewenst

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerppopgave Kruisbergseweg (2)



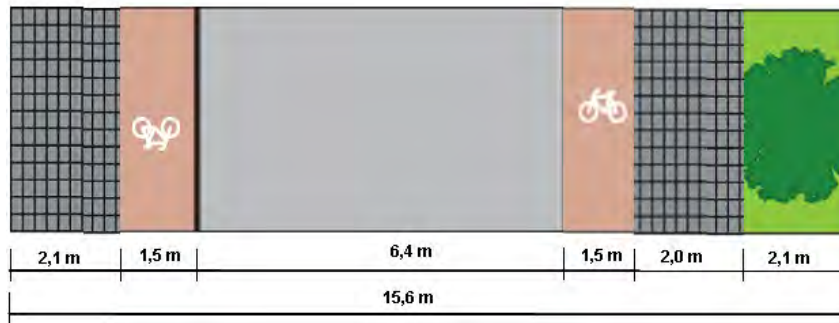
Huidig



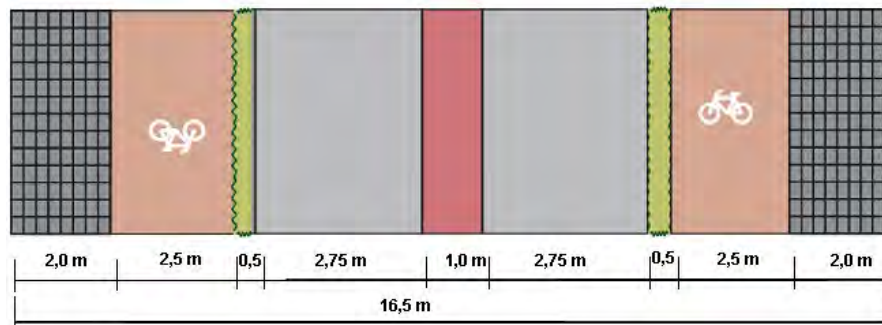
Gewenst

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerp opgave Haareweg



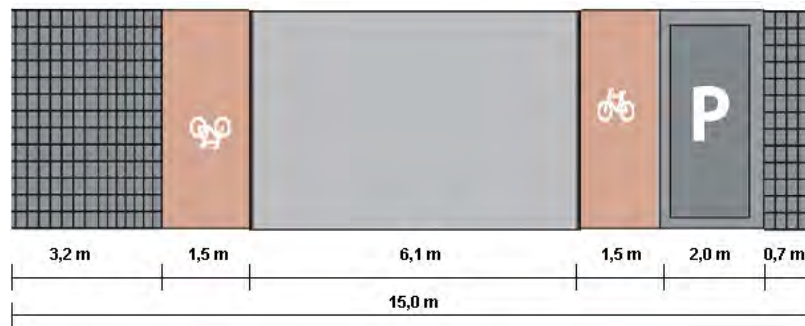
Huidig



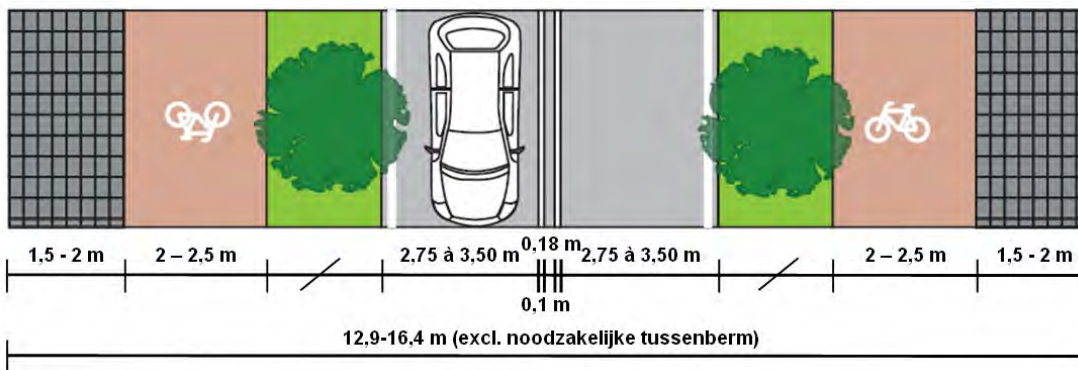
Gewenst

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerppogave John F. Kennedylaan



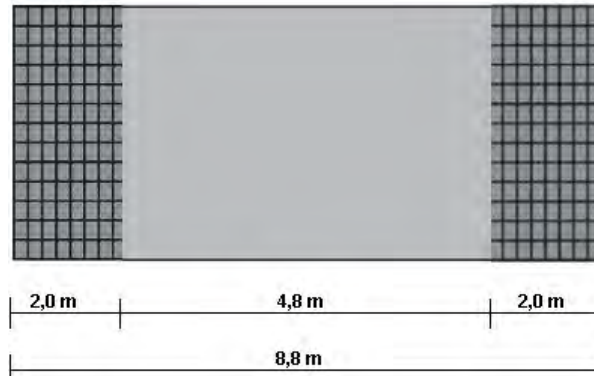
Huidig



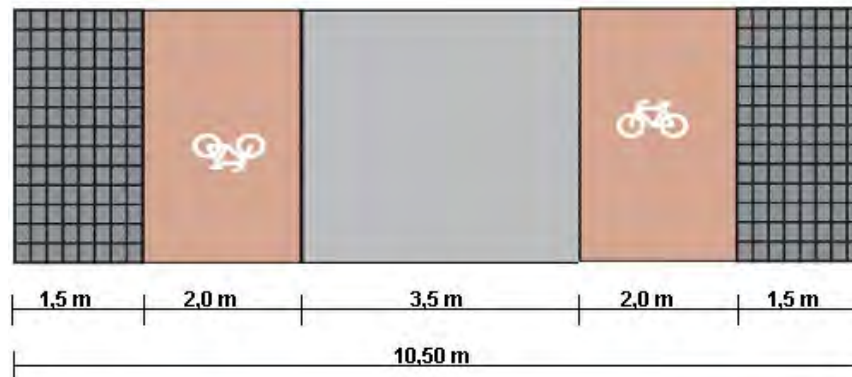
Gewenst

Confrontatie wensbeeld met praktijk

Ontwerp opgave Melkweg



Huidig



Gewenst



8. Naar uitvoering



Naar uitvoering

Bij dit Categoriseringsplan wordt geen uitvoeringsprogramma vastgesteld. Realisatie wordt uitsluitend uitgevoerd door mee te liften met andere werkzaamheden als:

- onderhoud aan wegverharding of riolering;
- reconstructie van wegen;
- ontwikkelingsplannen;
- nieuwe infrastructuur.

Als onderdelen van het wegennet opnieuw worden ingericht is dit Categoriseringsplan de leidraad voor de inrichting van de weg.