

WEGENCATEGORISERING

**Bespreking : Handboek secundaire wegen –(Eindrapport– december 2003);
MVG/A.W.V, Tritel, Iris Consulting.**

lic.ROBERT PEETERS

**Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Mobiliteit, Beleid en Verkeersveiligheid**

Samenvatting

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt het belang van een goede wegcategorisering aangekaart. Weginfrastructuur is geen statisch geheel dat het verkeer ondergaat, maar is een medium dat mits goede ordening en leesbaarheid; zonder ingewikkelde kennis van de gebruikers, deze begeleidt in een optimaal verkeersgedrag, zodat veilig verplaatsen eenvoudig blijft.

Op het terrein bestaat een onderscheid van functies van verschillende wegen die elk instaan voor een veilige verkeersindeling en verkeersafwikkeling: stroom-, verdeel- en toegangsfunctie.

Door het vastleggen van inrichtingsprincipes bekomen we meer uniformiteit op het wegennet. Zo kunnen we de gebruiker over de geschikte weg sturen, die aangepast is aan de verplaatsingsbehoefte en de verkeersveiligheid enkel maar bevorderen.

Résumé

Dans «Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen» (le plan de la sécurité routière de Flandre) l'intérêt d'une bonne méthode la répartition des routes en catégories est abordé. L'infrastructure d'une route n'est pas un ensemble statique, qui subit la circulation. Cet ensemble est plutôt un medium, moyennant le bon ordonnancement et la lisibilité, sans connaissance élaborée des utilisateurs, qui les accompagne dans un comportement optimal dans la circulation, pour qu'un déplacement en sécurité ne devienne trop compliqué.

Sur le terrain existe la distinction des fonctions des routes différentes, active pour la répartition et le défilement de la circulation en sécurité: le flux, la répartition et l'accès.

Par la détermination de principes de l'aménagement, nous obtenons autant que possible l'uniformité sur le réseau routier. Ainsi nous pouvons renvoyer l'utilisateur par les routes adaptées à ses besoins de mobilité et promouvoir la sécurité routière.

1. Het belang van richtlijnen bij de implementatie van de wegencategorisering

Infrastructuur heeft een sterke invloed op het verkeersgedrag. Deze invloed is zo sterk dat de infrastructuur kan aangewend worden als een medium om de weggebruiker te informeren, of beter, te verduidelijken wat van deze verwacht wordt. De opzet is om potentiële conflicten te verduidelijken of te presenteren en vooral om de gepaste inschatting te stimuleren

Bij de vormgeving moet dus vooral rekening gehouden met het menselijke vermogen, de grenzen en mogelijkheden van de perceptie en het vermogen om de “prikkel” te verwerken. Dit steunt op principes van de ergonomie: functionele afstemming van de vorm van de weg op het gebruik ervan.

Om in deze opzet te slagen dient men drie principes te respecteren:

- **Functionaliteit:** ieder begrijpt waar de inrichtingen voor bedoeld zijn, onbedoelde acties worden vermeden/onmogelijk.
- **Homogeniteit:** men streeft naar quasi organisch/spontaan begrijpen van het geheel signalisatie en infrastructuur, dit kan enkel door een als het ware als geconditioneerde opvolging, daarom is uniformiteit en steeds herhalen van dezelfde logica opbouw van verkeerssituaties onontbeerlijk.
- **Voorspelbaarheid:** de gebruiker moet het verloop van de weg bijna kunnen ruiken, verrassingen zijn altijd onaangenaam, leiden tot onaangenaam verkeersgedrag, en zijn vaak oorzaak van onaangename gevolgen.

Dit eist bij ontwerprichtlijnen :

- 1) Binnen éénzelfde weg categorie :consistentie en continuïteit
- 2) Voor alle kenmerken : uniformiteit
- 3) Altijd en overal: herkenbaarheid

1.1. Het ontwerp /spanningsvelden/invallshoeken

Het ontwerp van de weg is het resultaat van de invloed, werking van drie spanningsvelden /invalshoeken:

1. Netwerkfunctie ,
2. Wegbeheerder
3. Gebruiker

1.1.1. De netwerkfunctie

Een wegennetwerk is opgebouwd uit wegen met volgende functies:

- Ontsluiten
- Verzamelen
- Verbinden

De wegen liggen in een soort boomstructuur, waarbij alles via de twijgjes (ontsluiten) en de takken (verzamelen) met stam (verbinding) verbonden is. De verkeersplanologie ordent de wegen in een netwerk met hiërarchische structuur, alle wegen worden in categorieën ingedeeld en krijgen zo hun functie in de landelijke/regionale structuur.

Voor Vlaanderen zijn inrichtingseisen per wegcategorie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) omschreven. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn enkel de hoofdwegen en de primaire wegen geselecteerd. De categorisering van de secundaire en de lokale wegen maakt deel uit van de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Deze werkwijze is bepaald in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

1.1.2. De wegbeheerder (gewest, provincies, gemeenten)

De wegbeheerder zowel op gewestelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau is verantwoordelijk voor de implementatie van de wegencategorisering. De vormgeving van de wegen moet afgestemd zijn op via de RSV vastgelegde netwerkfunctie.

De taak van een wegbeheerder is de laatste decennia behoorlijk complexer geworden:

Logistiek :

- in stand houden en onderhoud van de wegen (materiaal)
- het garanderen van de bereikbaarheid (maatvoering)
- toegang (tot de "polen") (netwerkopbouw)

Ergonomie /verkeersbeheer:

- garanderen van de doorstroming vaak met extra aandacht voor openbaar vervoer (verkeerslichtenregeling, busbanen..)
- toegankelijkheid (bruikbaar voor zoveel mogelijk vervoerswijzen houden)

- bijdragen tot “duurzame oplossingen”, verkeersleefbaarheid en veiligheid met oog voor milieu en ecologie...(hinder beperken, wat aan rand van de weg wordt belangrijker voor de wegbeheerder.)

Aanvankelijk volstond de duurzaamheid van de materialen en de constructie omdat het gebruik van het eindprodukt vanzelfsprekend was. In de wegenbouw was vroeger het kwaliteitscriterium: een opbouw van de ontwerpen met duurzame materialen. Deze materialen worden afzonderlijk getest door verschillende organen. Nu is de verantwoordelijkheid van de ontwerper uitgebreid tot een resultaatsverbintenis waarbij de werking van het eindprodukt belangrijker wordt dan de samenstelling ervan. Hierbij is de gebruiksvriendelijkheid van het geheel doorslaggevend: overzicht, inschatting etc...

1.1.3. De weggebruiker /consument tegen wil en dank

Ieder van ons is een passieve consument van het openbare domein of weggebruiker. Vanaf het moment je eender welk gebouw verlaat, doe je een manoeuvre als voetganger of bestuurder van een voertuig of ben je een passagier.

Wat het nog complexer maakt is dat niet elke deelnemer even goed op de hoogte is van de spelregels die op dit domein gelden. Ter illustratie, er zijn er nog steeds geen voetgangers-of fietsbewijzen en het rijbewijs is bij vele chauffeurs een bewijs van kunde van enkele decennia geleden. Vele aspecten van de wegcode zijn al verschillende keren gewijzigd en dit na arbeid van hooggeschoolde experts. Het is echter onbegonnen werk elke weggebruiker te onderwijzen in alle verfijningen van bijvoorbeeld iedere voorrangregel in de wegcode. Dit is louter kennis, die niet onlosmakelijk betere rijvaardigheid zal garanderen.

Het is daarom belangrijk dat de gebruiksvriendelijkheid van het domein, spontaan naar het gewenste meest veilige verkeersgedrag begeleid door de relatie functie-gebruik-vorm.

Het is nu vanzelfsprekend dat er meer speciale aandacht is voor het inrichten van dorpskernen (doortochten), winkelboulevards (oversteekplaatsen), schoolomgevingen, woonstraten en woonerven. De spontane herkenning van de functie van de verschillende inrichtingen op de weg zijn de sleutel naar beter resultaat.

Deze logica is op de auto en autosnelwegen een middel om het aantal signalisatieborden te verminderen en de rijtaak simpeler te maken.

1.1.4. Ontwerpen tussen drie spanningsvelden

Spanningsveld 1

mogelijke discrepantie tussen

- de bestaande vormgeving
- de gewenste functies van de weg.

Wanneer een nieuwe vormgeving wordt toegepast, is er een inlooperperiode vereist om de nieuwe vormen in te burgeren. Deze evolutie is een proces van continuïteit en consistentie van de vormgeving:

- (her)ingerichte wegen en wegsecties volgens de nieuwe ontwerpprincipes
- (nog) niet aangepaste, vroeger gebouwde wegen en wegsecties.

Als ontwerper moet men de juiste dosis empathie hebben om de leesbaarheid van de inrichting voor de gebruiker te optimaliseren.

Spanningsveld 2

een gebrek aan consistentie van en tussen de categorisering.

- eenzijdige ontwerpnormen.
- nog steeds sterke nadruk op de verkeersregimes

Een bredere basis voor de ontwerpnormen naast de klassieke functionele eisen (strikt verkeersveiligheid door bv scheiding van verkeer) kan beter op specifieke eisen inspelen van andere prioriteiten (in functie van de mobiliteitsbehoefte zoals, bijvoorbeeld openbaar vervoer, (al dan niet functioneel) fietsverkeer...).

Spanningsveld 3

uiteenliggende ontwerpeisen vanuit de drie invalshoeken op het ontwerp.

- functioneel(lokaal, secundair, primair of ontsluiten, verzamelen, verbinden)
- de beheersfunctie (doorstroming, toegang, alternatieve route bij incidenten)
- verkeersgedrag (hinder, conflicten, overlast)

Tijdens het ontwerpproces moet men een systematiek hanteren die nodige flexibiliteit heeft om de juiste balans te ontwikkelen tussen deze drie spanningsvelden. Men onthoudt hier vooral het hoofdobjectief uit: afstemming van de functie, het gebruik en de vorm van de weg.

1.2. Implementatie door het ontwerpteam

De ontwerptaak is complex, omdat men met verschillende factoren rekening moet houden. Het voeren van een geïntegreerd ontwerpproces is essentieel bij de planvorming. Dit kan moeilijk, zo niet onmogelijk door één persoon gerealiseerd worden. Men kiest best voor de multidisciplinaire aanpak uit :

- verkeerskunde (geometrische vormgeving, verkeersregulering, verkeerstechniek)
- stedenbouwkundige/landschappelijke vormgeving
- verlichtingskunde
- bouwkunde

Om met zoveel mogelijk factoren rekening te houden is men zeker niet gelimiteerd tot deze opsomming. Men hanteert en gebruikt de waaier van wetenschappelijke invalshoeken, om zo maximaal mogelijk een relatie te leggen met de omgeving door zo veel mogelijk factoren te bewerken.

2. Het plan- en ontwerpproces

2.1. Objectieven

Ontwerprichtlijnen zijn bedoeld om tot een goed functionerende weginfrastructuur te komen die past in een coherent samenhangend net. Het ontwerpproces komt tot stand via evaluatie of aftoetsing van de verschillende invalshoeken. Het strekt tot aanbeveling rekening te houden met de bestaande situaties, maar het hoofddoel blijft een de kwaliteitsverbetering ten opzichte van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Men omschrijft dit als "gecontroleerde"flexibiliteit.(projectief denken)

Het eindproduct van het hier beschreven ontwerpproces is het verkeersplanologisch streefbeeld. Het verkeersplanologisch streefbeeld bevat planologische én technische basiselementen met betrekking tot de wegorganisatie, teneinde in een volgend stadium de opmaak van de eigenlijke ontwerpplannen te kunnen aanvangen.

2.2. Situering van het plan- en ontwerpproces

Het ontwerpproces voor een bepaalde weg is geen op zich staande oefening. De goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de leidraad voor de opbouw van het kader voor de inrichting van de ruimte.

De Lijninfrastructuur, het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving, bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen en goederen, wordt op samenhangende wijze gestructureerd via categorisering. Dit is opgenomen in de provinciale en gemeentelijke structuurplannen.

Op gemeentelijk niveau zorgen de mobiliteitsplannen dat de gewenste multimodale verkeersstructuren worden uitgewerkt. Het convenantenbeleid, een uitgewerkt kader tussen gemeenten en Vlaamse Overheid, zorgt dat de gemeenten op vrijwillige basis volgens hun eigen behoefte specifieke mobiliteitsplannen kunnen uitwerken en realiseren op hun wegennet met ondersteuning van de Vlaamse overheid.

Afstemming tussen de beleidsinstrumenten is essentieel om een consistent kader te vormen voor het hier geschetst planproces. In de praktijk vormen beide hogere beleidsmatige planningsniveaus, samen met diverse wetgevingen in verband met het verkeer, het kader waarin het ontwerpproces dient te verlopen. Het hoofdobjectief van het plan- en ontwerpproces is te komen tot een “vertaling” van de gewenste wegencategorisering tot een concreet verkeersplanologisch streefbeeld waarbij de verkeerskundige en ruimtelijke randvoorwaarden worden afgetoetst.

Deze uitwerking kan de aanleiding vormen voor nieuwe inzichten inzake het functioneren van de wegstructuur en kan mogelijk om een bijstelling van de vooropgestelde wegcategorie vragen. Vanuit deze optiek wordt gepleit voor terugkoppeling vanuit het plan- en ontwerpproces naar deze hogere planningsniveaus, waarmee meteen de noodzaak voor een cyclisch planproces wordt aangegeven.

2.3. Karakteristieken van het planproces

2.3.1. Stappenplan met beslissingsmomenten

Om het ontwerpproces efficiënt te laten verlopen wordt een stapsgewijs verloop voorgesteld waarin alle aspecten systematisch worden geïntegreerd tot het verkeersplanologisch streefbeeld. Op deze wijze wordt enerzijds rekening gehouden met de specifieke eisen eigen aan het globaal functioneren van de weg terwijl anderzijds eveneens de uitbouw van een consistente, logische en leesbare wegeninfrastructuur wordt bekomen. Voor de opmaak van

het verkeersplanologisch streefbeeld kunnen vier opeenvolgende stappen worden onderscheiden:

1. De keuze van de ontwerpsituatie;
2. De samenstelling van het programma van eisen;
3. De opmaak van het conceptstreefbeeld;
4. De opmaak van het verkeersplanologisch streefbeeld.

STAP 1: de keuze van de ontwerpsituatie

In de eerste stap van het plan- en ontwerpproces wordt de ontwerpsituatie gedefinieerd. Deze ontwerpsituatie wordt bepaald door de gewenste functie de weg, de wegencategorisering, te koppelen aan het gewenste regime op deze weg. Het regime van de weg omvat een aantal wettelijke geregelde aspecten van de weg, meer bepaald : status, snelheidsregime en statuut.

Status	Snelheidsregime (km /h)	Statuut
woonerf	20 km/	BIBEKO
schoolorgeving	30 km/h	BIBEKO
gemengd verkeer	50 km /h	BIBEKO
gemengd verkeer	50 km /h	BIBEKO
gemengd verkeer	70 km/ h	BIBEKO
gemengd verkeer	50 km /h	BUBEKO
gemengd verkeer	70 km /h	BUBEKO
gemengd verkeer	90 km /h	BUBEKO
gewestweg	70 km/ h	BUBEKO
gewestweg	90 km/h	BUBEKO
autoweg	100 Km/h	BUBEKO
autosnelweg	120km/ h	BUBEKO

BIBEKO: binnen bebouwd kom

BUBEKO: buiten bebouwde kom

Bij elke gewenste wegfunctie van de weg kan een 'voorkeurregime' worden aangeduid dat het best de beoogde functie ondersteunt. Opdat de wegencategorisering een sturende werking zou hebben op de inrichting van de wegen, dient het aantal ontwerpsituaties te worden beperkt. Dit moet immers leiden tot een leesbare en herkenbare wegentypologie, ondermeer in functie van het gewenste verkeersgedrag. In de beginfase van het ontwerpproces doet men best een eerste toetsing. Men gaat na of de vooropgestelde categorisering kan worden gekoppeld aan het gewenste regime. Belangrijke randvoorwaarde is hier de 'omgeving van de weg', Bevindt de weg, of het wegsegment, zich in een verkeers- of een verblijfsgebied ?

STAP 2: de bepaling van het programma van eisen

De tweede stap is het formuleren van een samenhangend programma van eisen teneinde het hoofdoel van de wegencategorisering, de afstemming van de functie, het gebruik en de vorm van een weg, op een zo consistente manier door te voeren. De samenstelling van dit programma van eisen zal gebeuren vanuit twee invalshoeken: basiseisen en aanvullende eisen.

basiseisen :

- categorisering van de weg,
- keuze van de status,
- snelheidsregime en statuut

aanvullende eisen vanuit:

- de multimodale verkeersnetwerken;
- de wegbeheerder;
- de omgeving;
- de verkeersveiligheid.

Het pakket aan eisen dat uit voorgenoemde twee invalshoeken voortvloeit dient te worden afgetoetst en geëvalueerd. Het planproces toetst volgende gedefinieerde criteria af: leesbaarheid, haalbaarheid, continuïteit en beschikbare ruimte. Dit geeft de basis van een “conceptstreefbeeld” om een ruimtelijke en verkeerskundige organisatie te definiëren. Men houdt hier bij zeker rekening met alternatieve inrichtingsconcepten om zo breed mogelijk te werken.

STAP 3: de opmaak van het CONCEPTSTREEFBEELD

Het raakvlak tussen de ruimtelijke planning en de verkeersplanning is de basis voor de opmaak van streefbeelden. Hierbij zijn consistentie en continuïteit twee onontbeerlijke eigenschappen. De streefbeelden beschrijven de onderliggende wetmatigheden voor het ontwerp. Het programma van eisen vormt de basis vanuit een visie op de ruimtelijke inrichting en de netwerkfunctie van de weg.

De opmaak van het streefbeeld wordt op twee niveaus uitgewerkt. Een eerste detailniveau is dat van het “CONCEPTSTREEFBEELD”. De opmaak van het conceptstreefbeeld heeft tot doel om een gemotiveerde afweging te maken van het programma van eisen, vastgesteld in de tweede stap in het plan- en ontwerpproces.

Vanuit de verschillende invalshoeken zal een veelheid aan eisen worden geformuleerd, welke mogelijkwijs, gelet op de soms krappe ontwerpruimte, moeilijk verenigbaar zijn.

Teneinde te komen tot een goed onderbouwde evaluatie van de mogelijkheden worden verschillende verkeerskundige concepten opgemaakt.

Deze verkeerskundige concepten worden opgebouwd rekening houdend met:

- het programma van eisen;
- de ruimtelijke context;
- verkeerskundige concept – element opmaak van alternatieven op vlak van:

1. organisatie van de wegvakken;

Voor de organisatie van de wegvakken zal de beschikbare ruimte bepalend zijn voor de keuze van de alternatieven. Bij onbeperkte ruimtelijke mogelijkheden kan immers het integrale programma van eisen worden gerealiseerd en is er quasi geen behoefte om invulling te geven aan alternatieven. Een beperkter gabariet, wat veelal het geval is Vlaanderen, zal de ontwerper voor keuzes stellen: vrijliggende fietspaden of een parkeerstrook, een vrije busbedding of extra capaciteit voor het autoverkeer,...

2. organisatie van de kruispunten;

Ook ter hoogte van de kruispunten zijn voor één bepaalde ontwerpsituatie meerdere oplossingen denkbaar. Ook hier is een grondige afweging van de verschillende mogelijke opties noodzakelijk. Binnen één alternatief conceptstreefbeeld dient de keuze voor bepaalde kruispuntoplossingen nauw worden afgestemd met de organisatie van de wegvakken. Zo zullen bijvoorbeeld rotonde-oplossingen veelal samengaan met het sluiten van de middenberm en kan een lichtengeregelde kruispuntoplossing en sterke beïnvloeding pro openbaar vervoer het ontbreken van een vrije bedding compenseren.

Op basis van doelstellingen en toetsingscriteria, gedefinieerd in de beginfase van het plan- en ontwerpproces, zullen de verschillende alternatieve conceptstreefbeelden worden geëvalueerd en dient het definitieve conceptstreefbeeld te worden uitgewerkt. Bij deze evaluatie zullen zowel kwalitatieve als kwantitatieve elementen spelen. De kwantitatieve evaluatie zal in hoofdzaak bestaan uit het aftoetsen van de inrichtingsvoorstellen (met een bepaalde capaciteit, zowel op het niveau van de wegvakken als op het niveau van de kruispunten) aan de huidige en de verwachte verkeersintensiteiten in het studiegebied. Kwalitatief moet het uiteindelijke conceptstreefbeeld maximaal beantwoorden aan de in het begin van het planproces gestelde objectieven.

STAP 4: opmaak van het VERKEERSPLANOLOGISCH STREEFBEELD

Bij consensus over het conceptstreefbeeld kan de uitwerking op het **tweede detailniveau** aanvangen, de uitwerking van het “**VERKEERSPLANOLOGISCHE STREEFBEELD**”. Het verkeersplanologische streefbeeld legt op een lager en concreter detailniveau de inrichtingsprincipes van de weg vast.

Voor een eenduidige bepaling van deze inrichtingsprincipes dienen volgende plannen te worden uitgewerkt:

- het **grondplan**;

Het grondplan of tracé (bovenaanzicht) bepaalt de ligging van de weg op het terrein.

- het **dwarsprofiel**;

De dwarsprofielen worden op regelmatige afstanden of op typische plaatsen getekend en geven de hoogteligging van het volledige profiel ten opzichte van het maaiveld. Op de type-dwarsprofielen wordt de volledige samenstelling gedetailleerd getekend.

- het **lengteprofiel**.

Het lengteprofiel is een lengtesnede in de as van de (te ontwerpen of te realiseren) weg en bestaat uit aaneengesloten lineaire elementen met weergave van de hellingen (stijgend/dalend/horizontaal).

Bij de uitwerking van het verkeersplanologisch streefbeeld, dienen steeds de **basisregels** voor een goed **verkeerstechnisch ontwerp** voor ogen te worden gehouden. Voor een beschrijving van deze basisregels gekoppeld aan het grondplan, het dwarsprofiel en het lengteprofiel wordt verwezen naar het hoofdstuk 7 “7.1 Algemene inrichtingsprincipes”.

2.3.2. Cyclisch karakter: terugkoppeling naar uitgangshouding

Uit een analyse van de huidige ontwerppraktijk bij de opmaak van streefbeelden blijkt duidelijk de noodzaak om op een aantal momenten terug te koppelen naar de hogere planniveaus of naar de gehanteerde uitgangshouding of -hypothese. Immers, in de Vlaamse context blijkt een rechtlijnig toepassen van de richtlijnen niet altijd haalbaar, zodat – om toch de consistentie tussen de planniveaus te verzekeren – een bijsturing van de planelementen op hogere niveaus noodzakelijk is.

In het voorgestelde plan- en ontwerpproces wordt in de tweede stap, wanneer het programma van eisen voor een eerste maal op haar haalbaarheid wordt geëvalueerd een eerste terugkoppeling voorzien. Blijkt het programma van eisen niet verenigbaar met de omgeving dan dient de ontwerper een andere voorkeurontwerpsituatie als uitgangshouding te hanteren, of, in tweede orde, kan de ontwerper mits motivatie voorstellen het ontwerp op te maken op basis van een andere wegcategorie dan in het betreffende structuurplan wordt voorgesteld. Uiteraard is in deze fase terugkoppeling naar het verantwoordelijke beleidsniveau noodzakelijk en dienen garanties te worden geboden voor een bijstelling van het plan bij de herziening volgens de voorwaarden van het decreet.

Ook op het niveau van de uitwerking van de conceptstreefbeelden en de vervolgens van de verkeersplanologische streefbeelden kan de noodzaak tot terugkoppeling bestaan. Bij

uitwerking van het verkeersplanologisch streefbeeld worden het concept immers in detail getoetst aan de ruimtelijke beperkingen die de omgeving stelt. Mogelijkerwijs staat de krappe ontwerpruimte een veilige organisatie van het conceptstreefbeeld in de weg en dient het conceptstreefbeeld te worden herzien.

2.3.3. Flexibiliteit

De ontwerprichtlijnen zullen voor de bestaande infrastructuur **richtinggevend werken**, ze moeten bijgevolg **flexibel worden geïnterpreteerd**. Met die flexibiliteit kan op twee niveaus worden omgesprongen. Op een enerzijds globaal schaalniveau kan er voor een andere ontwerpsituatie worden geopteerd. Dit kan door de keuze met betrekking tot het regime en/of de functie van de weg te herzien (cfr. Cyclisch karakter van het planproces). Anderzijds kan er door middel van lokale ingrepen afgeweken worden van de ontwerprichtlijnen. De inrichting van de wegen vertrekt immers niet vanuit een typeprofiel dat over de hele lengte van de weg wordt doorgetrokken. Bij het ontwerp zal veeleer rekening gehouden worden met een ruimtelijke indeling in gebieden, de **compartimentering** (wegvakken in onderscheiden gebieden). De compartimentering is een principe dat is ontleend aan de doortochtenfilosofie en gebeurt op basis van een ruimtelijke en functionele analyse. Door compartimentering is snelheidsdifferentiatie en ruimtelijke differentiatie mogelijk. Vooral binnen de bebouwde kom, de verblijfsgebieden en de zone 30 – gebieden zal de snelheidslimiet lager liggen.

Bedoeling blijft echter om zo mogelijk de voorkeursituatie te realiseren om de hoofdoelstellingen van categorisering te halen, namelijk enerzijds een juist verwachtingspatroon voor de gebruiker creëren wat moet leiden tot een gepast verkeersgedrag en anderzijds de weg zo inrichten dat de beoogde functie op een veilige wijze kan wordt vervuld. Het document heeft daarom tot doel samenhangende en algemeen toepasbare ontwikkelings- en inrichtingsprincipes voor te stellen. Het voorgestelde ontwerpproces bevat een fase waar de voorkeurontwerpsituaties algemeen getoetst worden aan de reële mogelijkheden. Als vanuit de algemene voorkeurontwerpsituatie blijkt dat de eisen niet toepasbaar zijn voor een specifieke ontwerpsituatie, dan mogen niet de richtlijnen maar dan moet de voorkeurontwerpsituatie worden veranderd. De ontwerper staat voor de taak om de algemene richtlijnen geformuleerd voor de voorkeursituatie, toe te passen voor zijn specifieke ontwerpopgave, in zijn specifieke ontwerpsituatie en in een specifieke omgeving. Zo hij hiervan wil afwijken, kan dit slechts mits een duidelijke en grondige motivatie enerzijds waarom dat de richtlijnen niet kunnen worden toegepast, anderzijds welke maatregelen hij voorstelt om de doelstellingen van de categorisering alsnog te bereiken zowel op vlak van de beoogde functie van de weg als op vlak van het gewenste verkeersgedrag!

2.3.4. Afstemming met de huidige ontwerppraktijk

Het hier geschetste plan- en ontwerpproces voor de opmaak van het verkeersplanologisch streefbeeld heeft tot doel een leidraad en stappenplan voor het ontwerp te vormen. Dit proces interfereert met de procedures voor de opmaak van beleidsplannen en uitvoeringsdossiers op gewestwegen, zoals wordt geregeld door middel van het convenantenbeleid van de Vlaamse regering (decreet betreffende de mobiliteitsconvenants, 20 april 2001).