

Ontwerpkader Weginrichting Gemeente Oss

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Oss
Titel rapport	Ontwerpkader Weginrichting Gemeente Oss
Kenmerk	016693.20250213.R1.07
Datum publicatie	13 februari 2025
Projectleider Goudappel	Rutger Klein
Projectteam Goudappel	Rutger Klein, Bas Govers, Joost Verhoeven
Projectteam opdrachtgever	Ellen Neelen, Jochem Elbers, Eddy Michels, Edwin van der Velden
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 13-2-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding **1**

2. Wegencategorisering Koersnota **3**

3. Vertaling categorisering Koersnota naar CROW-wegtypen **10**

4. Ontwerpkader wegvakken **16**

5. Ontwerpkader kruispunten **18**

6. Bronvermelding **21**

1. Inleiding

De gemeente Oss is sterk in ontwikkeling en staat voor een aantal flinke opgaven. Tot 2040 worden zo'n 8.500 woningen bijgebouwd, met name in de binnenstad en het gebied langs het spoor. Deze schaalsprong vraagt iets van de inrichting van de stad en de rol van het verkeer daarin. Ook spelen er andere grote mobiliteitsopgaven, zoals spoorveiligheid en het terugdringen van verkeersoverlast in wijken en centra.

Naar aanleiding van deze opgaven heeft de gemeente Oss afgelopen jaar toekomstige hoofdstructuren voor voetganger, fiets, auto en OV opgesteld in de **Koersnota Mobiliteit Oss**. Deze hoofdstructuren dragen bij aan het bundelen van grote verkeersstromen op een robuust en veilig hoofdnetwerk, het creëren van prettige woon-, winkel- en verblijfsklimaten in binnenstad en woonwijken, en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

De Koersnota is inmiddels formeel van kracht sinds de vaststelling in de gemeenteraad, en heeft dus implicaties voor bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen en herinrichtingsprojecten binnen de gemeente. Om de ambities te verwezenlijken is het van belang om de juiste **ontwerpkeuzes** te maken die aansluiten bij de hoofdstructuren uit de Koersnota. Met het ontwerpkader maken we de visie en ambities uit de Koersnota concreet. Uit het ontwerpkader volgt bijvoorbeeld welke aanpassingen er nodig zijn om onze wegen en straten verkeersveilig en fietsvriendelijk in te richten. Het zorgt ook voor meer duidelijkheid in de inrichting van de openbare ruimte. Het ontwerpkader biedt hiermee de handvaten voor het maken van de juiste ontwerpkeuzes, zodat we gericht invulling kunnen geven aan de Koersnota. Zo wordt stap voor stap gewerkt naar het gewenste eindbeeld.



Figuur 1: Doelen Koersnota Mobiliteit Oss

Hoe kan dit ontwerpkader gebruikt worden?

Het ontwerpkader kan gebruikt worden door ontwerpers, beleidsadviseurs of projectleiders om de kaders te bepalen voor de inrichting van wegen en kruispunten. In het ontwerpkader wordt hier geen planning aan gekoppeld; het is niet zo dat als een bepaalde weg niet voldoet aan de ontwerpkaders uit dit document, deze weg binnen een bepaalde termijn heringericht moet worden. Wel is het zo, dat als we een weg (op)nieuw aanleggen, we dat zo veel mogelijk in lijn met de ambities uit de Koersnota willen doen. Het ontwerpkader geeft aan welke kenmerken de wegen van Oss zouden moeten hebben om aan de doelen/ambities uit de Koersnota te voldoen. De planning en financiering van de herinrichting van wegen komt aan bod in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Leeswijzer

Dit document bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 2: Wegencategorisering auto, fiets en OV conform Koersnota Mobiliteit Oss
- Hoofdstuk 3: Vertaling van Koersnota-categorieën naar CROW-wegtypen
- Hoofdstuk 4: Ontwerpkaders wegvakken conform CROW-wegtypen
- Hoofdstuk 5: Ontwerpkaders kruispunten conform CROW-wegtypen
- Hoofdstuk 6: Bronvermelding

2. Wegencategorisering Koersnota

In de Koersnota Mobiliteit zijn de toekomstige hoofdstructuren (netwerken) vastgelegd voor de fiets, auto en het openbaar vervoer. In deze netwerken is een hiërarchie aangebracht op basis van de beoogde functie van de weg (of OV-lijn). De hiërarchie per netwerk is als volgt:

Hiërarchie autonetwerk:
1. Regionale hoofdwegen
2. Hoofdontsluitingswegen
3. Wijk- (of dorp)ontsluitingswegen
4. Wijkverzamelwegen
5. Erftoegangswegen

(Wegen op bedrijventerreinen[1])

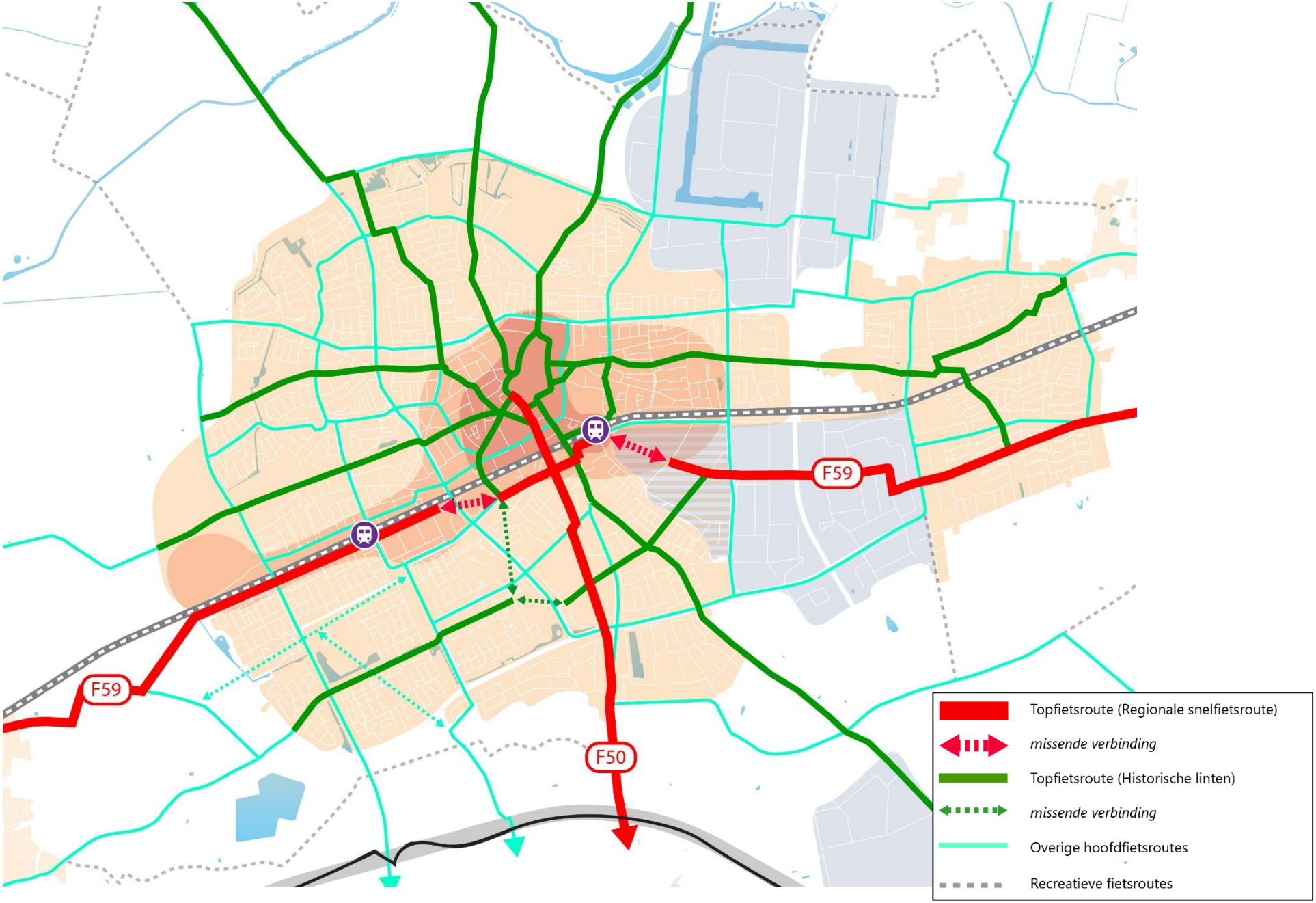
Hiërarchie fietsnetwerk:
1. Topfietsroutes (regionale snelfietsroute)
2. Topfietsroutes (historische linten)
3. Overige hoofdfietsroutes
4. Recreatieve routes

Hiërarchie busnetwerk:
1. BRT-lijnen
2. Streekbuslijnen
3. Buurtbuslijn

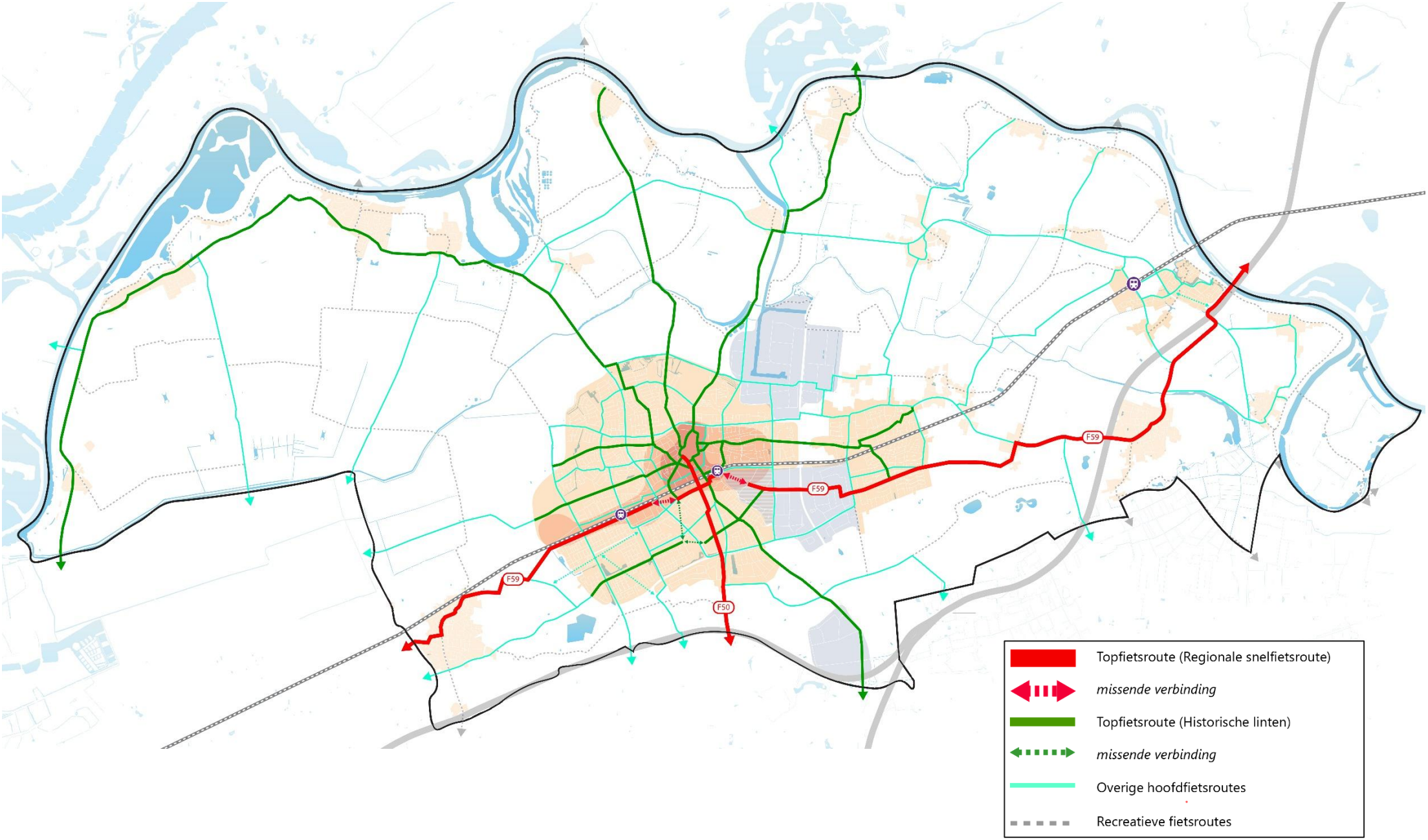
(Wijkbuslijnen)

In figuur 2.1 t/m 2.8 is deze categorisering per netwerk op kaart weergegeven voor de fiets, auto en OV, conform de Koersnota Mobiliteit. Voor het fietsnetwerk is na vaststelling van de Koersnota Mobiliteit nog een actualisatie uitgevoerd waarbij bepaalde routes (beperkt) zijn gewijzigd en een duidelijker onderscheid is aangebracht tussen de verschillende categorieën fietsroutes. Deze actualisatie is in onderstaande netwerkkaarten verwerkt.

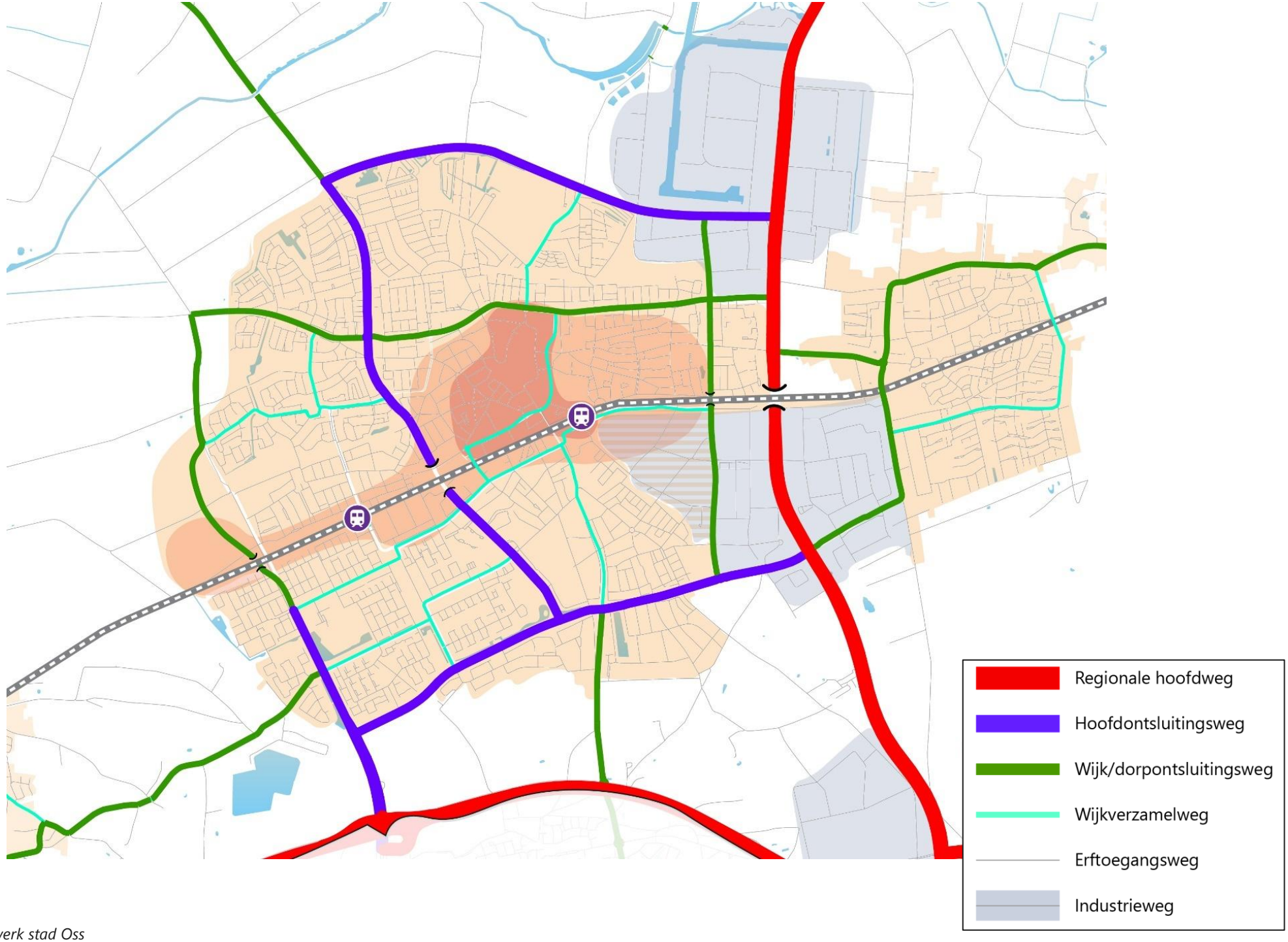
[1] Voor wegen op bedrijventerreinen is in dit ontwerpkader geen richtlijn opgenomen. Hier is het voorlopige advies om maatwerk toe te passen afhankelijk van het gebruik en de functie van de weg. Zie ook CROW (2003) *Leidraad duurzaam veilige inrichting bedrijventerreinen*



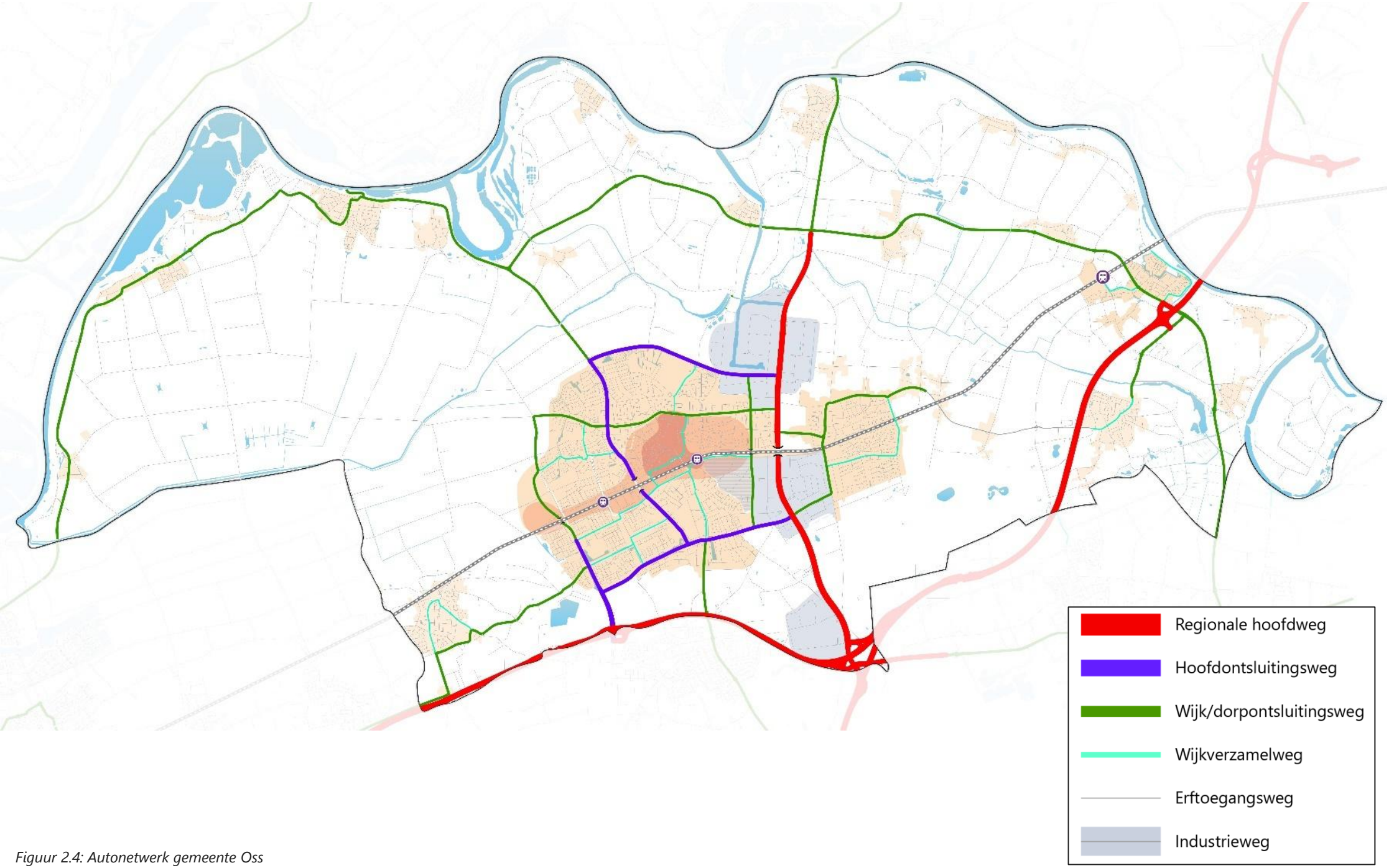
Figuur 2.1: Fietsnetwerk stad Oss



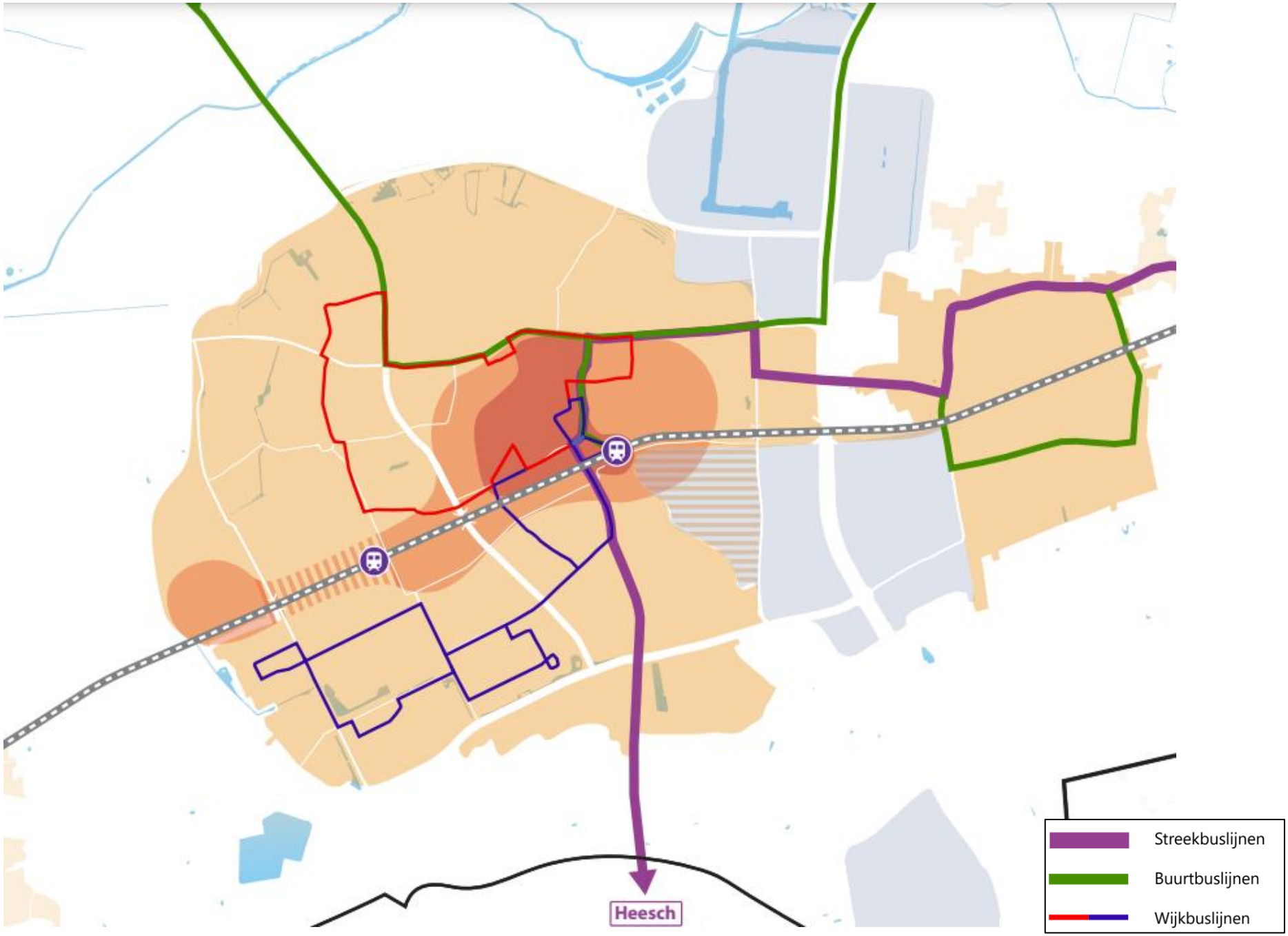
Figuur 2.2: Fietsnetwerk gemeente Oss



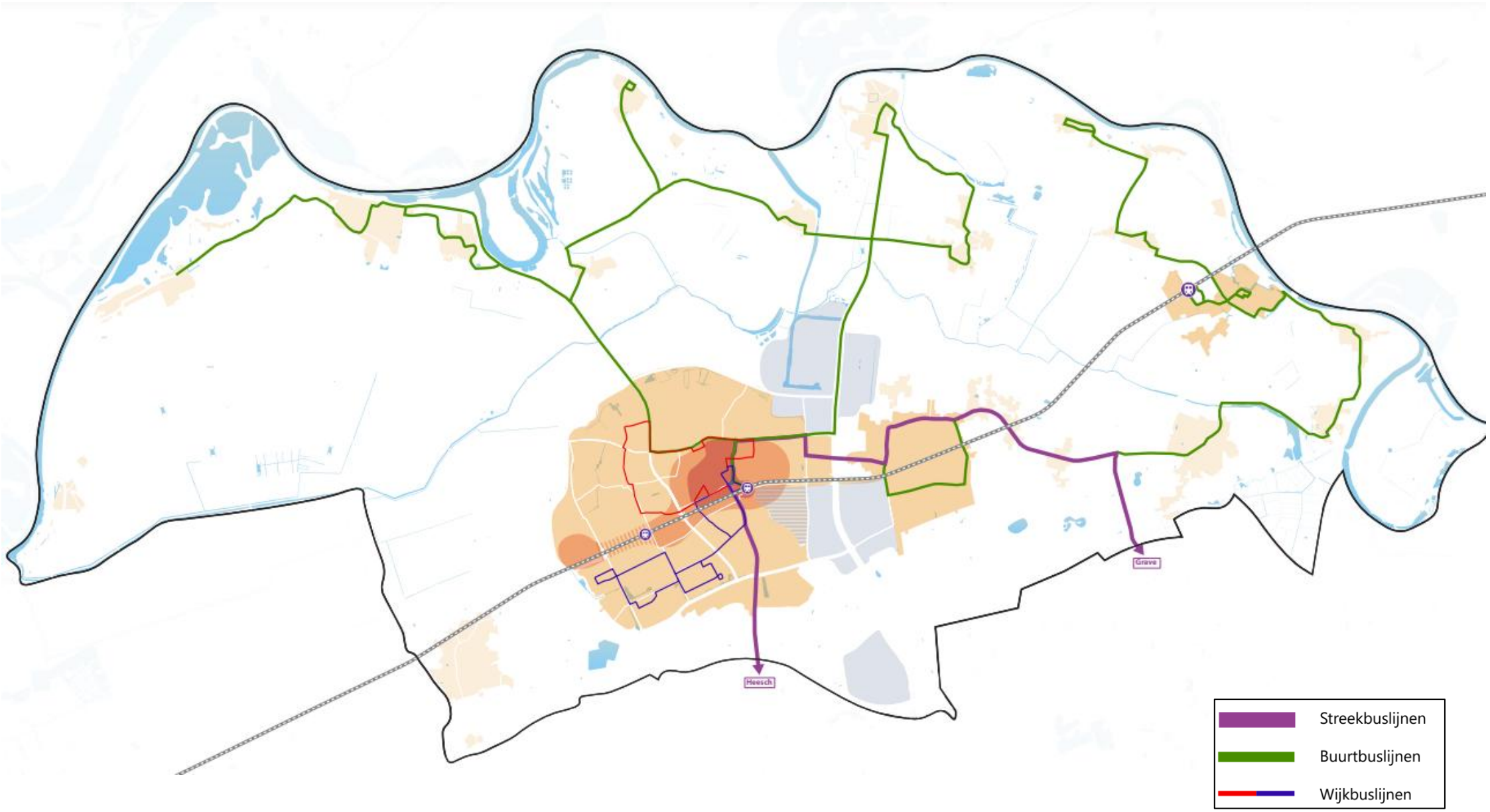
Figuur 2.3: Autonetwerk stad Oss



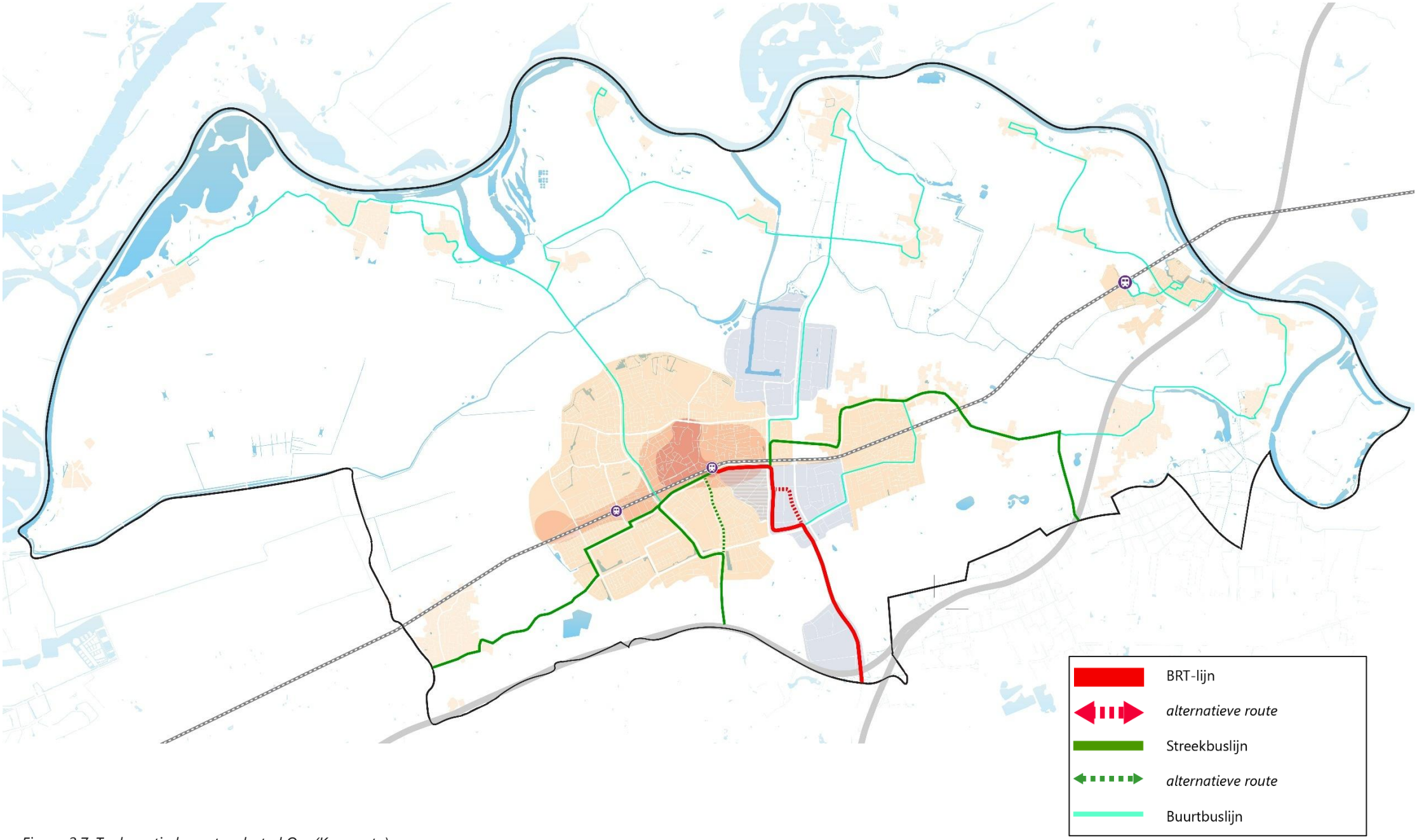
Figuur 2.4: Autonetwerk gemeente Oss



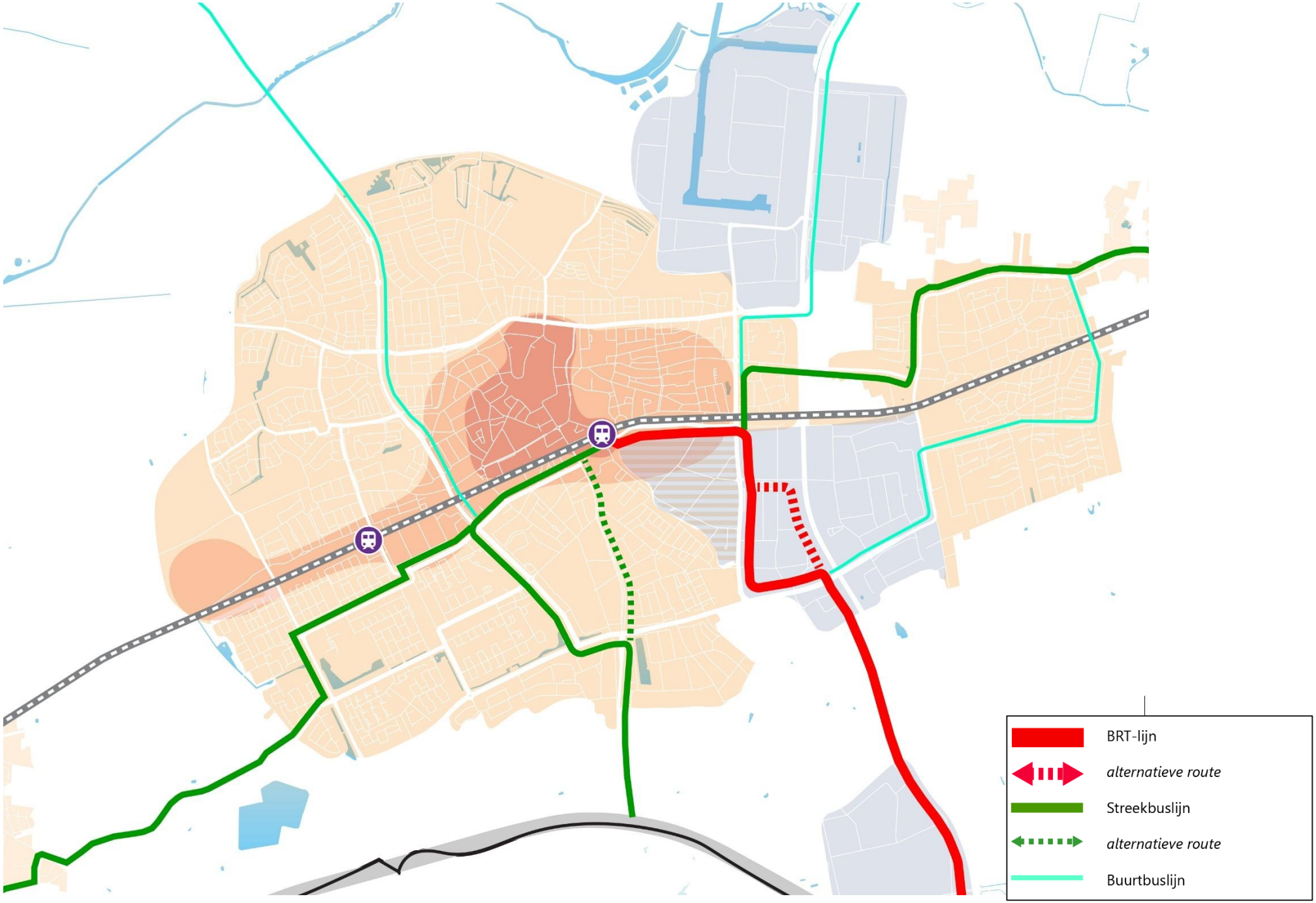
Figuur 2.5: Huidig busnetwerk stad Oss



Figuur 2.6: Huidig busnetwerk gemeente Oss



Figuur 2.7: Toekomstig busnetwerk stad Oss (Koersnota)



Figuur 2.8: Toekomstig Busnetwerk gemeente Oss (Koersnota)

3. Vertaling categorisering Koersnota naar CROW-wegtypen

Voor het ontwerpkaders op wegvak- en kruispuntniveau wordt in principe aangesloten bij de richtlijnen die het CROW hierover publiceert (zie ook hoofdstuk Bronvermelding). Het CROW hanteert echter een andere categorisering dan de Koersnota Mobiliteit. In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de vertaling gemaakt kan worden van Koersnota-categorieën naar CROW-wegtypen.

In tabel 3.1 en 3.2 is weergegeven welke CROW-wegtypen er toegepast mogen worden per wegcategorie uit de Koersnota Mobiliteit binnen en buiten de bebouwde kom. Bij sommige wegcategorieën uit de Koersnota zijn meerdere CROW-wegtypen mogelijk. In dat geval is in figuur 3.1 t/m 3.4 een **keuzeschema** voor de betreffende wegcategorie weergegeven om tot het juiste CROW-wegtype te komen. In het keuzeschema staan afwegingen die met 'ja' of 'nee' beantwoord moeten worden waardoor je uiteindelijk bij het meest geschikte wegtype uitkomt. In sommige gevallen kunnen er bij een afwegingen argumenten vóór en tégen bedacht worden, waardoor een antwoord niet direct eenduidig is. Het is in die gevallen is het van belang om deze afweging samen met beleidsmedewerkers van de betreffende teams te maken.

Tabel 3.1: Ontwerpkader wegen binnen de bebouwde kom

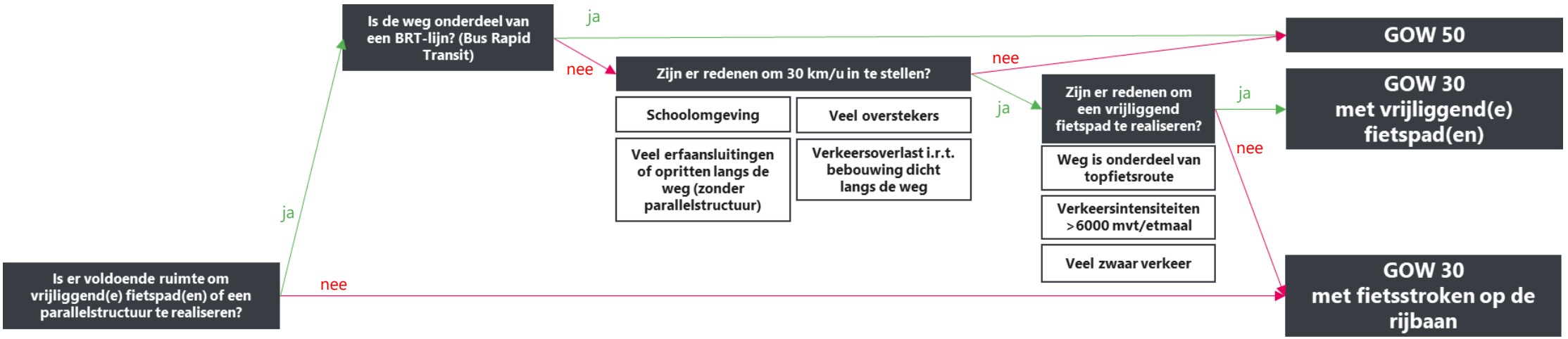
Categorie Koersnota	Mogelijke CROW wegtypen
Regionale hoofdweg	GOW 70
Hoofdontsluitingsweg	GOW 50
Wijkontsluitingsweg	GOW 50 of GOW 30 (zie keuzeschema Wijkontsluitingswegen)
Wijkverzamelweg	GOW 30, GOW 50 of ETW 30 (zie keuzeschema Wijkverzamelwegen)
Erftoegangsweg	ETW 30 of ETW 30 fietsstraat (zie keuzeschema Erftoegangswegen)
Topfietsroute *Regionale Snelfietsroute*	Vrijliggend of solitair fietspad of ETW 30 fietsstraat
Topfietsroute *Historische linten*	Voorkeur: Vrijliggend of solitair fietspad of ETW 30 fietsstraat Alternatief: GOW 30 met fietsstroken of ETW 30
Overige fietsroutes	Vrijliggend of solitair fietspad, GOW 30 met fietsstroken of ETW 30

Het 'nieuwe 30'
De GOW 30 is een relatief nieuw wegtype in de verkeerskunde. Dit wegtype heeft een ontwerpsnelheid van 30 km/uur en is ontwikkeld om de verkeersveiligheid en leefbaarheid op/rondom wegen met een ontsluitende functie of relatief hoge intensiteiten te verbeteren. Een GOW 30 heeft in tegenstelling tot de ETW 30 voorrang op zijwegen en er zijn altijd fietsvoorzieningen aanwezig, zoals fietsstroken of vrijliggende fietspaden. Om een GOW 30 toe te passen in plaats van een GOW 50 dienen er wel kenmerken op of rond de weg aanwezig te zijn die het toepassen van een 30 km/uur snelheid geloofwaardig maken. Deze kenmerken zijn weergegeven in het keuzeschema (zie figuur 3.1 t/m 3.4)

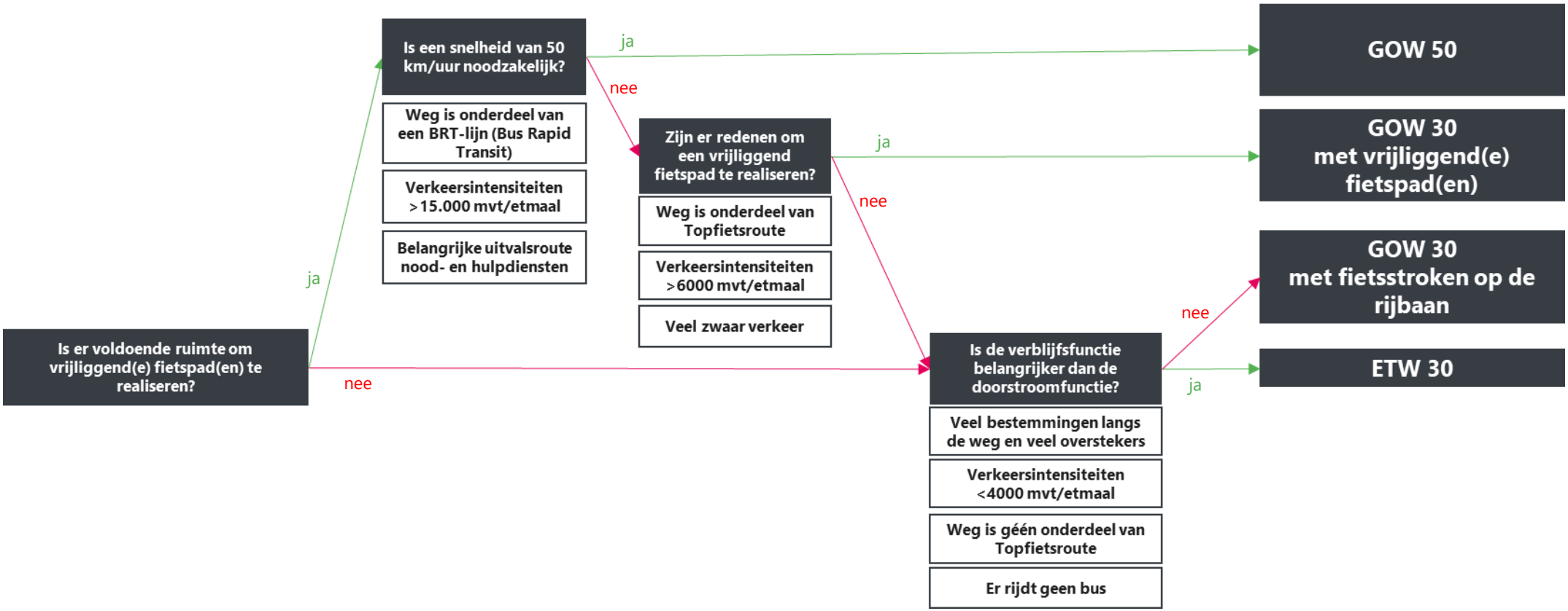
Tabel 3.2: Ontwerpkader wegen buiten de bebouwde kom

Categorie Koersnota	Mogelijke CROW wegtypen
Regionale hoofdweg	SW of GOW 80
Hoofdontsluitingsweg	GOW 80
Wijkontsluitingsweg	GOW 80 of ETW 60
Erftoegangsweg	ETW 60 of ETW 60 fietsstraat (zie keuzeschema Erftoegangswegen)
Topfietsroute *Regionale Snelfietsroute*	Vrijliggend of solitair fiets/bromfietspad of ETW 60 fietsstraat (zie keuzeschema Erftoegangswegen)
Topfietsroute *Historische linten*	Voorkeur: Vrijliggend of solitair fiets/bromfietspad ETW 60 fietsstraat Alternatief: ETW 60 (zie keuzeschema Erftoegangswegen)
Overige fietsroutes	Vrijliggend of solitair fiets/bromfietspad of ETW 60 (zie keuzeschema Erftoegangswegen)

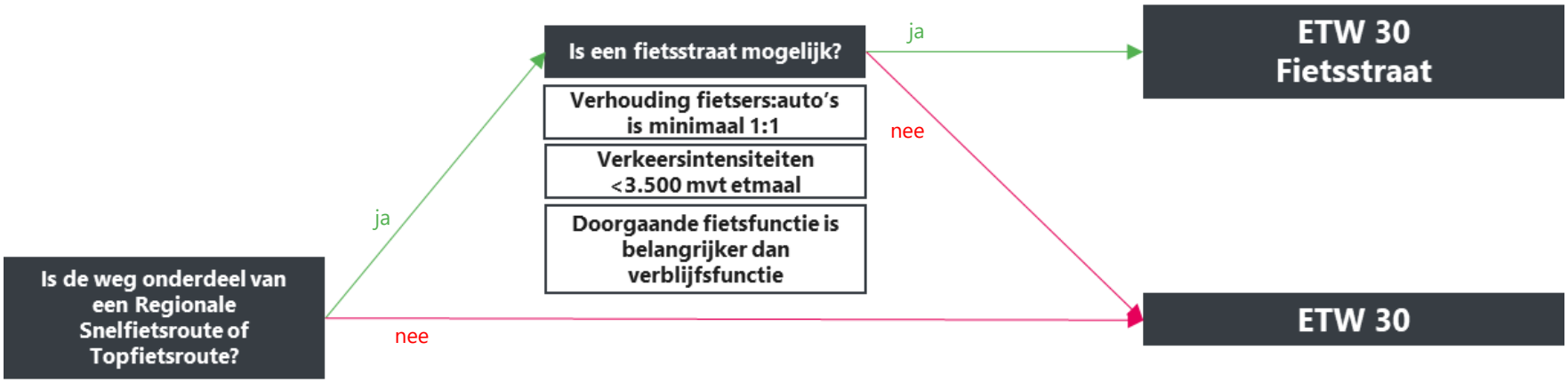
Figuur 3.1: Keuzeschema Wijkontsluitingswegen binnen de bebouwde kom:



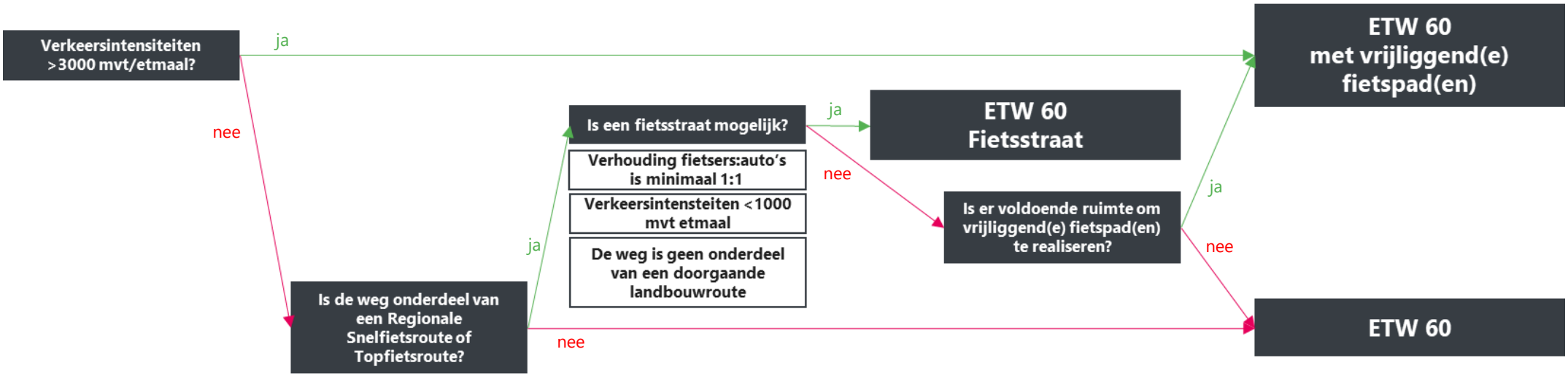
Figuur 3.2: Keuzeschema Wijkverzamelwegen binnen de bebouwde kom:



Figuur 3.3: Keuzeschema Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom:



Figuur 3.4: Keuzeschema Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom:



4. Ontwerpkader wegvakken

In tabel 4.1 en 4.2 zijn de belangrijkste inrichtingskenmerken weergegeven per CROW wegtype. Meer informatie over specifieke ontwerprichtlijnen zoals wegbreedte staan in de publicaties van het CROW (zie hoofdstuk Bronvermelding). De kenmerken met betrekking tot de oversteken en kruispunten staan beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 4.1: Ontwerpkader wegvakken binnen de bebouwde kom

	GOW 70	GOW 50	GOW 30	ETW 30 fietsstraat	ETW 30
Aantal rijstroken	Één of twee rijstroken per rijrichting m.u.v. opstelvakken bij kruispunten	Één rijstrook per rijrichting m.u.v. opstelvakken bij kruispunten	Enkele rijloper, in één of twee richtingen te berijden	Enkele rijloper, in één of twee richtingen te berijden	Enkele rijloper, in één of twee richtingen te berijden
Ontwerpsnelheid	70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Wegdekverharding	Gesloten verharding	In principe gesloten verharding	Open of gedeeltelijk gesloten verharding	Rood of roodachtig asfalt, eventueel rabat- of middenstroken in klinkers (strak gestraat)	In principe open verharding
Openbare verlichting	Is aanwezig	Is aanwezig	Is aanwezig	Is aanwezig	Is aanwezig
Parkeren	Geen parkeren op en/of langs de rijbaan	Mag enkel langs de rijbaan met aanvullende voorzieningen	Mag enkel langs de rijbaan met aanvullende voorzieningen	Mag enkel langs de rijbaan met aanvullende voorzieningen	Mag op de rijbaan
Openbaar vervoer	Mag niet op rijbaan halteren	Mag op rijbaan halteren	Mag op rijbaan halteren	Mag niet op rijbaan halteren	Mag op rijbaan halteren
Scheiding rijrichtingen	Fysiek gescheiden	Fysiek gescheiden of ononderbroken asmarkering	Geen	Geen	Geen
Lengtemarkering	Kantmarkering en deelstreep tussen de rijstroken	Alleen asmarkering	Alleen fietsstrookmarkering toegestaan	Geen	Geen
Bromfietsers	Niet op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Fietsers	Niet op de rijbaan	Niet op de rijbaan	Op fietsstroken of vrijliggend fietspad	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Erfaansluitingen	Geen	Mogen aanwezig zijn op rijbaan, maar bij voorkeur geen/zo min mogelijk	Mogen aanwezig zijn op rijbaan	Mogen aanwezig zijn op rijbaan	Mogen aanwezig zijn op rijbaan
Oversteken	Niet oversteken op wegvakken, maar geconcentreerd bij kruispunten (geregeld) of ongelijkvloers	Niet oversteken op wegvakken, maar geconcentreerd bij oversteekplaatsen, kruispunten of ongelijkvloers	Mag overal oversteken, maar uitgangspunt is verleiden/stimuleren geconcerteerd over te steken (bijv. door toepassen verhoogde pleintjes of zebrapaden)	Mag overal oversteken. Oversteekvoorzieningen alleen aanwezig in bijzondere situaties (bijv. voor school)	Mag overal oversteken. Oversteekvoorzieningen alleen aanwezig in bijzondere situaties (bijv. voor school)
Kruispunten	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5

Tabel 4.2: Ontwerpkader wegvakken buiten de bebouwde kom

	GOW 80	ETW 60 fietsstraat	ETW 60
Aantal rijstroken	Één of twee rijstroken per rijrichting m.u.v. opstelvakken bij kruispunten	Enkele rijloper, in één of twee richtingen te berijden	Enkele rijloper, in één of twee richtingen te berijden
Ontwerpsnelheid	80 km/uur	60 km/uur	60 km/uur
Wegdekverharding	Gesloten verharding	Gesloten verharding	Meestal gesloten verharding
Openbare verlichting	Enkel bij gevaarpunten aanwezig	Enkel bij gevaarpunten aanwezig	Enkel bij gevaarpunten aanwezig
Parkeren	Geen parkeren op en/of langs de rijbaan	Mag enkel langs de rijbaan met aanvullende voorzieningen	Mag op de rijbaan (niet op fietsstrook)
Openbaar vervoer	Mag niet op rijbaan halteren	Mag niet op rijbaan halteren	Mag op rijbaan halteren
Scheiding rijrichtingen	Fysiek gescheiden of ononderbroken asmarkering	Geen	Geen
Lengtemarkering	As- en kantmarkering	Geen	Alleen kantmarkering of fietsstrokenmarkering
Bromfietsers	Niet op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan of vrijliggend fiets/bromfietspad
Fietsers	Niet op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan (al dan niet met fietsstroken) of vrijliggend fiets/bromfietspad
Erfaansluitingen	In principe geen	Ja	Ja
Oversteken	Niet oversteken op wegvakken, maar geconcentreerd bij kruispunten (geregeld) of ongelijkvloers. Bij 2x2 rijstroken altijd ongelijkvloers	Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Indien noodzakelijk, worden voorzieningen aangebracht	Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Indien noodzakelijk, worden voorzieningen aangebracht
Kruispunten	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5	Zie hoofdstuk 5

5. Ontwerpkader kruispunten

In tabel 5.1 t/m 5.6 is per wegcategorie (inclusief solitaire fietspaden) weergegeven welke kruispuntvormen er toegepast kunnen worden. In veel gevallen zijn er meerdere kruispuntvormen mogelijk. De keuze voor een kruispuntvorm hangt in dat geval af van locatie specifieke omstandigheden, zoals beschikbare ruimte, hoeveelheid verkeer, hoeveelheid overstekers, etcetera.

*Tabel 5.1: Ontwerpkaders kruispunten op een **GOW 70***

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70 of GOW 50	• Meerstrooksrotonde zoals turborotonde, eirotonde of bypass rotonde, zonder langzaam verkeer op of langs de rotonde • Ongelijkvloers • Verkeerslicht
GOW 30 of ETW 30	• Ongelijkvloers
Solitair fietspad	• Ongelijkvloers

*Tabel 5.2: Ontwerpkaders kruispunten op een **GOW 50***

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70	• Meerstrooksrotonde zoals turborotonde, eirotonde of bypass rotonde, zonder langzaam verkeer op of langs de rotonde • Ongelijkvloers • Verkeerslicht
GOW 50	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde (voorkeur)[2] • Meerstrooksrotonde zoals turborotonde, eirotonde of bypass rotonde, bij voorkeur zonder langzaam verkeer op of langs de rotonde.[3] • Verkeerslicht
GOW 30 of ETW 30	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde (voorkeur)[2] • Voorrangsplein met linksafvakken op de hoofdrijbaan. Fietsers en voetgangers hebben alleen voorrang wanneer deze parallel aan de hoofdrijbaan zijn, maar moeten voorrang verlenen wanneer zij de hoofdrijbaan oversteken • Voorrangskruispunt, eventueel met middengeleider of links-/rechtsafvak op de hoofdrijbaan • Verkeerslicht
Solitair fietspad	• Ongelijkvloers (voorkeur) • Oversteekplaats met fietspad in de voorrang, waarbij de snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek sterk is teruggebracht. Voorbeeld: fietsrotonde (alleen geschikt voor Topfietsroutes met hoge aantallen fietsers) • Oversteekplaats met fietspad uit de voorrang en voldoende breed steunpunt tussen de rijstroken in, eventueel met verkeerslicht

[2] Rotondes zonder vrijliggende fietspaden of met fietsstroken op de rijbaan worden vanuit verkeersveiligheidsaspect afgeraden.

[3] Gelijkvloerse fietsoversteken bij meerstrooksrotondes zijn ongewenst vanuit verkeersveiligheidsaspect

*Tabel 5.3: Ontwerpkaders kruispunten op een **GOW 30***

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70	• Ongelijkvloers
GOW 50	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde (voorkeur)[2] • Voorrangsplein met linksafvakken op de hoofdrijbaan. Fietsers en voetgangers hebben alleen voorrang wanneer deze parallel aan de hoofdrijbaan zijn, maar moeten voorrang verlenen wanneer zij de hoofdrijbaan oversteken • Voorrangskruispunt, eventueel met middengeleider of links-/rechtsafvak op de hoofdrijbaan • Verkeerslicht
GOW 30	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde[2] • Gelijkwaardig kruispunt waarbij verkeer van rechts voorrang heeft, eventueel voorzien van plateau
ETW 30	• Voorrangskruispunt of inritconstructie, waarbij de GOW 30 voorrang heeft op de ETW 30 (m.u.v. ETW 30 Fietsstraat, in dat geval kan gekozen worden om de Fietsstraat voorrang te geven of een enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden toe te passen)
Solitair fietspad	• Oversteekplaats met fietspad in de voorrang

*Tabel 5.4: Ontwerpkaders kruispunten op een **ETW 30 Fietsstraat***

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70	• Ongelijkvloers
GOW 50	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde (voorkeur)[2] • Voorrangsplein met linksafvakken op de hoofdrijbaan. Fietsers en voetgangers hebben alleen voorrang wanneer deze parallel aan de hoofdrijbaan zijn, maar moeten voorrang verlenen wanneer zij de hoofdrijbaan oversteken • Voorrangskruispunt, eventueel met middengeleider of links-/rechtsafvak op de hoofdrijbaan
GOW 30	• Voorrangskruispunt, waarbij de dominante verkeersrichting voorrang heeft • Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde
ETW 30	• Voorrangskruispunt of inritconstructie, waarbij de ETW 30 Fietsstraat voorrang heeft op de ETW 30
Solitair fietspad	• Oversteekplaats met fietspad uit de voorrang

*Tabel 5.5: Ontwerpkaders kruispunten op een **ETW 30***

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70	• Ongelijkvloers
GOW 50	• Enkelstrooksrotonde met vrijliggende fiets/voetpaden. Fietsers en voetgangers hebben voorrang bij oversteken op de rotonde (voorkeur)[2] • Voorrangsplein met linksafvakken op de hoofdrijbaan. Fietsers en voetgangers hebben alleen voorrang bij het oversteken van de zijwegen, maar moeten voorrang verlenen aan verkeer op de hoofdrijbaan • Voorrangskruispunt, eventueel met middengeleider of links-/rechtsafvak op de hoofdrijbaan
GOW 30	• Voorrangskruispunt of inritconstructie, waarbij de GOW 30 voorrang heeft op de ETW 30
ETW 30	• Gelijkwaardig kruispunt waarbij verkeer van rechts voorrang heeft, eventueel voorzien van plateau
Solitair fietspad	• Oversteekplaats met fietspad in de voorrang

*Tabel 5.6: Ontwerpkaders kruispunten op een **solitair fietspad** (bijv. Topfietsroute)*

Kruisende weg:	Mogelijke kruispuntvormen
GOW 70	• Ongelijkvloers
GOW 50	• Ongelijkvloers (voorkeur) • Oversteekplaats met fietspad in de voorrang, waarbij de snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek sterk is teruggebracht. Voorbeeld: fietsrotonde (alleen geschikt voor Topfietsroutes met hoge aantallen fietsers) • Oversteekplaats met fietspad uit de voorrang en voldoende breed steunpunt tussen de rijstroken in, eventueel met verkeerslicht
GOW 30	• Oversteekplaats met fietspad in de voorrang
ETW 30	• Oversteekplaats met fietspad in de voorrang
Solitair fietspad	• Voorrangskruispunt waarbij de belangrijkste fietsroute voorrang krijgt

6. Bronvermelding

Voor de samenstelling van dit ontwerpkader zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- CROW (2013) *Handboek wegontwerp*
- CROW (2021) *ASVV*
- CROW (2023) *Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30*
- CROW-Fietsberaad (2019) *Fietsberaadnotitie: Fietsstraten binnen de kom*
- CROW-Fietsberaad (2021) *Fietsberaadnotitie: Fietsstraten buiten de bebouwde kom*
- CROW-Fietsberaad (2021) *Wel of geen fietsstraat?*



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32