

Wegcategoriseringsplan gemeente Nieuwkoop



Gemeente Nieuwkoop
Afd. Beheer openbare ruimte
2 juli 2026



Inhoud

INHOUD.....	1
1 INLEIDING.....	2
1.1 LEESWIJZER	2
2 THEORETISCH KADER	3
2.1 DUURZAAM VEILIG PRINCIPE	3
2.2 FUNCTIE VAN EEN WEG	3
2.3 WEGCATEGORIEËN.....	3
2.4 ONTWERPRICHTLIJNEN WEGCATEGORIEËN	4
2.4.1 <i>Erftoegangsweg 30 km/u binnen de bebouwde kom:</i>	4
2.4.2 <i>Gebiedsontsluitingsweg 30km/u binnen de bebouwde kom</i>	6
2.4.3 <i>Gebiedsontsluitingsweg 50km/u binnen de bebouwde kom met vrijliggende fietsvoorzieningen:</i>	7
2.4.4 <i>Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom</i>	8
3 INVENTARISATIE HUIDIGE NETWERKEN.....	10
3.1 HUIDIGE WEGENCATEGORISERINGSPLAN	10
3.2 FIETSVRERKEER.....	11
3.3 BUSLIJNEN	13
4 NIEUWE WEGENCATEGORISERING	14
4.1 WERKWIJZE	14
4.2 GEWENSTE WEGENCATEGORISERINGSPLAN.....	15
5 MAATREGELN	18
5.1 INFRASTRUCTURELE MAATREGELN GOW30.....	18
5.2 BEHEERSMAATREGELN	18

1 Inleiding

In de Tweede Kamer is op 27 oktober 2020 een motie aangenomen om als norm voor alle wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30 km per uur in te stellen. Deze maatregel moet de verkeersveiligheid verbeteren binnen de bebouwde kom.

Dat heeft geresulteerd in de opkomst van een nieuwe wegcategorie, een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/u (GOW30). Deze nieuwe categorie is mede beoogd als oplossing voor de problematiek van de zogeheten 'grijze' wegen waarin de functie, het gebruik en inrichting met elkaar knellen. 'Grijze' wegen hebben kenmerken van zowel een gebiedsontsluitingsweg als een erftoegangsweg. Er is geen veilige fietsruimte maar wel veel gemotoriseerd verkeer. In 2021 heeft de tweede kamer een verzoek gedaan bij de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) om een afwegingskader op te stellen voor wegbeheerders om te kunnen bepalen of een weg in aanmerking komt voor een snelheidsverlaging (GOW30).

Op basis van het afwegingskader heeft ingenieursbureau SWECO in opdracht van de provincie Zuid-Holland een Quick Scan uitgevoerd op alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Zo ook op onze wegen om te bepalen op basis van het afwegingskader of een weg afgewaardeerd kon worden naar een GOW30.

In het vastgestelde gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) van eind 2020 is er al een wensbeeld opgenomen voor aanpassingen van het bestaande wegcategoriseringsplan. Echter hier is nog geen rekening gehouden met de GOW30. Nu in mei 2023 de voorlopige inrichtingskenmerken zijn vastgesteld voor een GOW30 is het wenselijk om het wegcategoriseringsplan te actualiseren waarin de GOW30 wordt opgenomen.

In dit voorliggende categoriseringsplan wordt aangeven welke wegen in de gemeente Nieuwkoop binnen de categorie GOW30 vallen, op welke grond daarvoor gekozen is en welke maatregelen er nodig zijn om aan de bijbehorende inrichtingskenmerken te voldoen. Hiermee volgt de gemeente Nieuwkoop een landelijke tendens om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen.

Een nieuwe wegcategorisering binnen de gemeente Nieuwkoop is gezien bovenstaande ontwikkelingen gewenst, om als kader te dienen voor toekomstige verkeers- en ontwerpvragestukken. Het plan dient als basis om een juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik van wegen te waarborgen. Het doel van het wegcategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Nieuwkoop te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft.

De wegcategorisering is een wensbeeld waarnaar toegewerkt moet worden. Dit betekent niet per definitie dat een dergelijke visie op korte termijn tot grootschalige maatregelen leidt. De gemeente streeft ernaar om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dicht bij dat wensbeeld te geraken. Veelal zullen de maatregelen (kunnen) worden op basis van de planning van het wegenbeheerplan en de daaraan gekoppelde onderhoudswerkzaamheden.

1.1 leeswijzer

Hoofdstuk 2 dient als theoretisch kader waarin wordt ingegaan op verschillende definities en wegcategorieën. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een inventarisatie van het huidige netwerk en verkeersstromen, hoofdstuk 4 wordt de beoogde nieuwe wegcategorisering toegelicht. Tot slot staat in hoofdstuk 5 een overzicht met benodigde infrastructurele maatregelen opgenomen die volgen uit de nieuwe wegcategorisering.

2 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op enkele begrippen en concepten die relevant zijn voor het wegcategoriseringsplan. Eerst wordt ingegaan op het programma Duurzaam Veilig en daarna worden de verschillende wegcategorieën en de daarbij horende ontwerprichtlijnen voor een herkenbaar en verkeersveilig wegontwerp. De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen bepalen op welk soort weg hij rijdt en welk gedrag nodig is om veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer.

2.1 Duurzaam veilig principe

Het CROW heeft profielen opgesteld voor het ontwerpen van eenduidig ingerichte wegen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale en een minimale weginrichting. Het streven is uit te gaan van de ideale inrichting, omdat daarmee de meest verkeersveilige situatie bereikt wordt. Door bijvoorbeeld ruimtegebrek is het in de praktijk niet altijd mogelijk de weg in te richten volgens de ideale ontwerprichtlijnen. In dat geval is het wenselijk dat het wegontwerp voldoet aan de minimale ontwerprichtlijnen en zonodig compenserende maatregelen worden toegepast.

Duurzaam Veilig is een in Nederland algemeen toegepaste methode om wegen verkeersveilig in te richten. De methode is ontwikkeld door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en gebaseerd op de volgende principes:

- Functionaliteit van wegen;
- Homogeniteit van massa en/of snelheid en richting;
- Herkenbaarheid en de voorspelbaarheid van wegen en gedrag;
- Fysieke en sociale vergevingsgezindheid en -statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

2.2 Functie van een weg

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie binnen het wegennet: een stroomfunctie of een uitwisselfunctie.

- **Stromen:** zich doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante (relatief hoge) snelheid.
- **Uitwisselen:** zich (als voetganger) doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder: het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, en het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen. In de praktijk blijkt dat de verkeersveiligheid op wegen met één functie (dus stromen óf uitwisselen) het grootst is.

Naast wegen met een enkele functie zijn er ook wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie: Deze wegen leggen de verbinding tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Ze hebben binnen het wegennet de functie 'ontsluiten' tussen verblijfsgebieden onderling en richting de stroomwegen. Daar komt nu de GOW30 bij: een weg die doorstroming en verblijven combineert.

2.3 Wegcategorieën

De categorie-indeling bestaat uit de functie van de weg binnen het gehele wegennet in een gemeente. Stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn nodig voor een goed functionerend verkeerssysteem. De wegcategorisering moet dan ook altijd in onderlinge samenhang worden bekeken.

- *Stroomweg (buiten de bebouwde kom)*

Op stroomwegen rijdt het verkeer relatief snel omdat het (meestal) een grotere afstand aflegt. Het 'stromen' is op wegvakken en op knooppunten het belangrijkste. Op stroomwegen komen conflicten met tegemoetkomend verkeer niet voor: er is geen conflict met fietsers en voetgangers en het verkeer rijdt in een overzichtelijke omgeving met weinig verstorende invloeden en kruisen vindt ongelijkvloers plaats.

- *Gebiedsontsluitingsweg*

Bij gebiedsontsluitingswegen (GOW) is op wegvakken de doorstroming het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Er is een scheiding tussen actieve en snelle vervoerwijzen, dus tussen voetgangers en fietsers versus motor, auto, bus, bestel- en vrachtauto. Bromfietsers rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het (brom)fietspad of parallelweg.

- *Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)*

De gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u is een nieuwe wegcategorie die kan worden toegepast wanneer de weginrichting niet in overeenstemming gebracht kan worden met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar wel een doorstroombaan heeft. In de praktijk zijn er wegen die zowel een verblijfsfunctie als een doorstroombaan vervullen en is het hierdoor niet mogelijk om een gebiedsontsluitingsweg veilig als 50 km/u-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Een lagere snelheid is in dit geval nodig als compenserende maatregel om de verkeerveiligheid te vergroten. Er is daarom behoefte om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u. In onze gemeente geldt dat eigenlijk voor alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

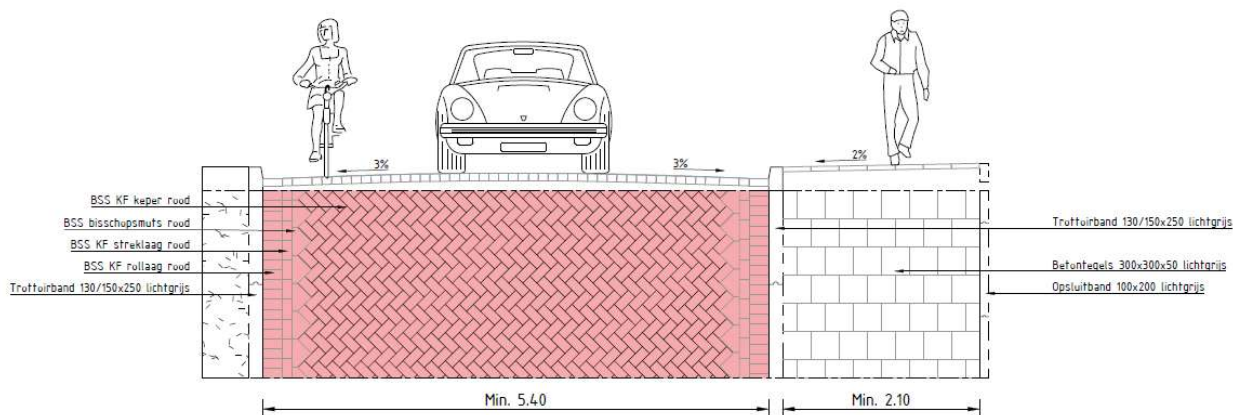
- *Erftoegangsweg*

Op erftoegangswegen (ETW) is sprake van menging van alle verkeerssoorten. Het 'uitwisselen' gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt laag en er kunnen overall oversteekbewegingen worden gemaakt, zowel op wegvakken als op kruispunten. Er zijn veel omgevingsinvloeden. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders door de korte afstand die ze afleggen alert zijn. (Woon)erven vallen binnen verblijfsgebieden en zijn daarmee erftoegangswegen. .

2.4 Ontwerprichtlijnen wegcategorieën

Voor de aanpak van verkeersonveiligheid heeft Nederland al jaren de door het CROW opgestelde visie Duurzaam Veilig Verkeer. Wat betreft de wegcategorisering zijn de inrichtingseisen voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom volgens de Duurzaam Veilig visie het belangrijkste kader. Door wegen in te richten volgens de ontwerprichtlijnen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, wat een positief effect heeft op de verkeerveiligheid. De inrichtingseisen per wegcategorie (inclusief de GOW30) zijn verwerkt in standaard wegprofielen en staan omschreven in het handboek openbare ruimte. Er wordt in deze paragraaf kort in gegaan op het wegprofiel en de daarbij horende belangrijkste wegkenmerken.

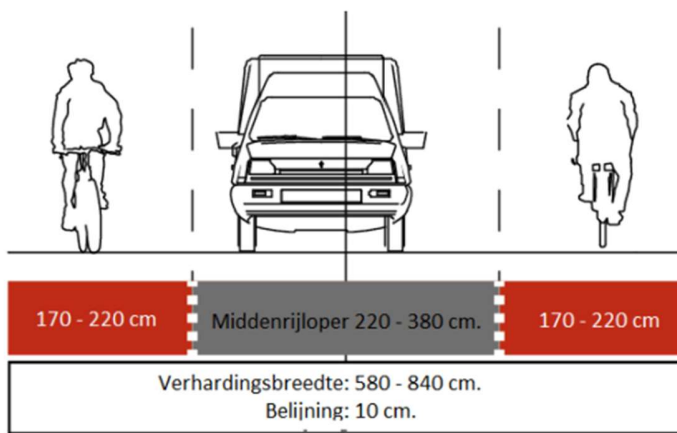
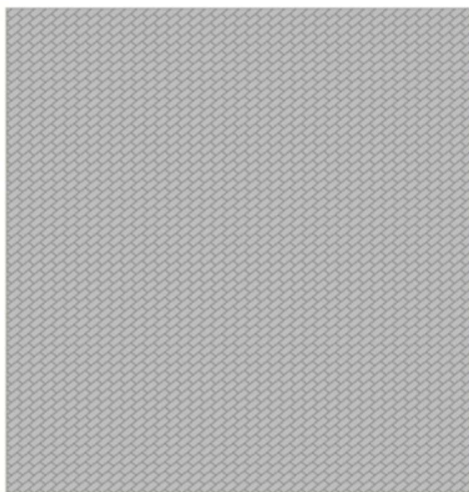
2.4.1 Erftoegangsweg 30 km/u binnen de bebouwde kom:



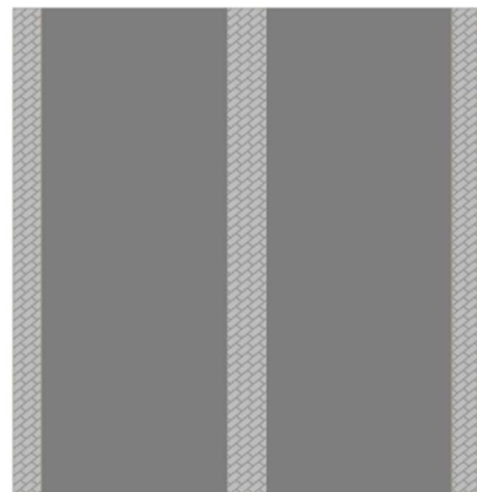
Algemeen	
ontwerpsnelheid	30
Soort verharding	Elementen
Parkeren	Op de rijbaan of in parkeervakken
Kruisingen	<ul style="list-style-type: none"> - Woonerf: uitritconstructie - Erftoegangsweg: gelijkwaardig - Gebiedsontsluitingsweg: uitritconstructie
(Brom)fietsers	Rijbaan, geen fiets(suggestie)strook of vrij liggend fietspad
Voetganger	Trottoir
Wegprofiel en afmetingen	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte: i.o.m. gemeente vaststellen op basis van de ASVV - Basis uitgangspunt is een breedte van 5,40 m
Parkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> - Langs: 2,10 x 5,50 m, eindvak 2,10 x 6,00 m - Invloed van haaks parkeren op de rijbaanbreedte conform ASVV 2021
Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> - Minimale breedte: 2,10 m
Verharding	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Betonstraatstenen - keiformaat
Parkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> - Betonstraatstenen - keiformaat,
Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> - betontegels - 300 x 300 x 50 mm incl. vellingkant, kleur: lichtgrijs
Kantopsluiting	
Rijbaan > openbaar groen en particuliere percelen	<ul style="list-style-type: none"> • Trottoirband 130/150 x 250 mm • Trottoirbanden stellen in betonspecie en voorzien van een steunrug van stampbeton • Kleur: lichtgrijs met een glad grijze deklaag
Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> • Opsluitbanden 150 x 250 mm, kleur lichtgrijs met een glad grijze deklaag
Parkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> • Indien een stootband wordt verlangd, deze uitvoeren in banden 200 x 200 x 900 mm, kleur lichtgrijs met een glad grijze deklaag
Snelheidsremmende maatregelen	
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - Onderlinge afstand snelheidsremmende maatregel: 70-100 m

	Door middel van: <ul style="list-style-type: none"> - Materiaalgebruik - Kleurverschillen - Versmallingen - Drempels - punaises
	Keuze toe te passen maatregel in overleg met de directe omgeving

2.4.2 Gebiedsontsluitingsweg 30km/u binnen de bebouwde kom



5,80 m

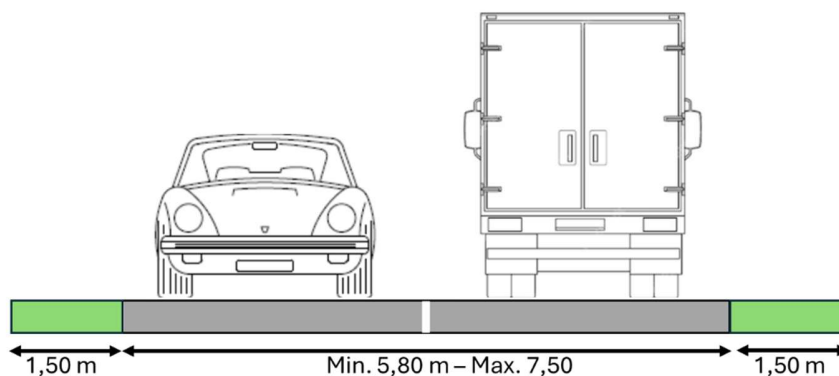


0,35 m 2,30 m 0,50 m 2,30 m 0,35 m

Algemeen	
Ontwerpsnelheid	30
Soort verharding	gesloten verharding (asfalt) & elementen/streetprint

Typologie parkeren	Niet op de rijbaan
Kruisingen	<ul style="list-style-type: none"> - Woonerf: uitritconstructie - Erftoegangsweg: uitritconstructie of voorrangskruispunt - Gebiedsontsluitingsweg: rotonde, voorrangskruispunt
Trottoir	Ja, bij voorkeur aan weerszijden van de rijbaan
Weggebruikers	
Bromfietser	Rijbaan
Fietser	Fietsstroken of vrij liggend fietspad
Voetganger	Trottoir
Openbaar vervoer	Op verbindingroutes
Wegprofiel en afmetingen	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte: i.o.m. gemeente vaststellen - Basis uitgangspunt is een breedte van 5,80 m met of zonder vrijliggende fietsvoorzieningen
Parkeervakken	- Niet op de rijbaan
Verharding	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Elementen, gesloten verharding (asfalt)& streetprint - Materiaal keuze i.o.m. gemeente vaststellen
parkeervakken	- betonstraatstenen
trottoir	- betontegels - 300 x 300 x 50 mm
Snelheidsremmende maatregelen	
algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - geen snelheidsremmende maatregelen m.u.v. gecentreerde oversteeklocaties voor fietser en/of voetgangers. - In overleg met de gemeente bepalen of drempel/plateau gewenst is op bovengenoemde locaties

2.4.3 Gebiedsontsluitingsweg 50km/u binnen de bebouwde kom met vrijliggende fietsvoorzieningen:

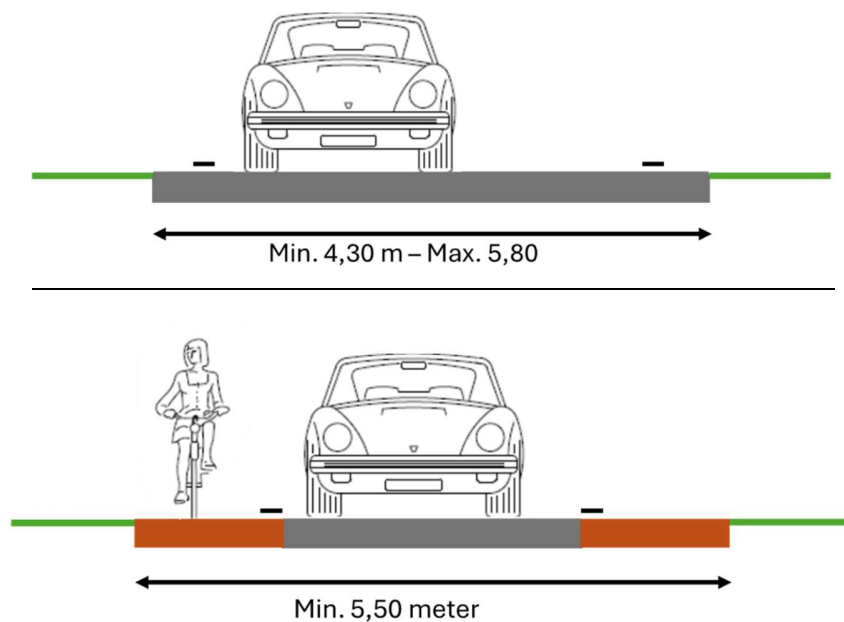


Algemeen	
Ontwerpsnelheid	50
Soort verharding	gesloten verharding (asfalt)
Typologie parkeren	- Geen parkeerplaatsen op of langs de rijbaan

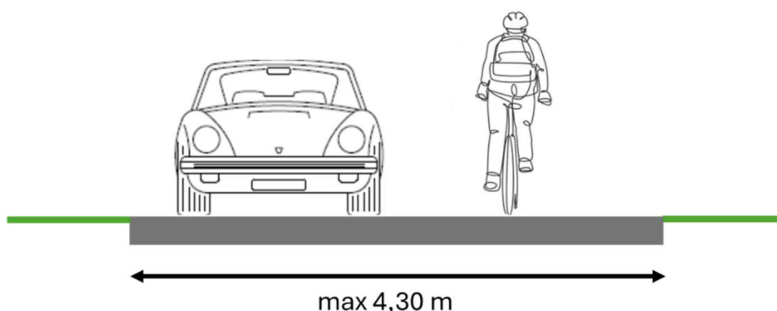
Kruisingen	<ul style="list-style-type: none"> - Erftoegangsweg: uitritconstructie of voorrangskruispunt - Gebiedsontsluitingsweg: rotonde, voorrangskruispunt
Trottoir	Ja
Weggebruikers	
Bromfietser	Rijbaan
Fietser	vrij liggend fietspad
Voetganger	Trottoir
Openbaar vervoer	Op verbindingroutes
Wegprofiel en afmetingen	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte: i.o.m. gemeente vaststellen - Basis uitgangspunt is een breedte van 5,80 m met iof zonder vrijliggende fietsvoorziening
Parkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> - geen parkeerplaatsen op of langs de rijbaan
Verharding	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - gesloten verharding
trottoir	<ul style="list-style-type: none"> - betontegels - 300 x 300 x 50 mm
Snelheidsremmende maatregelen	
algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - geen snelheidsremmende maatregelen m.u.v. gecentreerde oversteeklocaties voor fietser en/of voetgangers. - In overleg met de gemeente bepalen of drempel/plateau gewenst is op bovengenoemde locaties

2.4.4 Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 1 (met fietsvoorzieningen)



Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 2 (zonder fietsvoorzieningen)



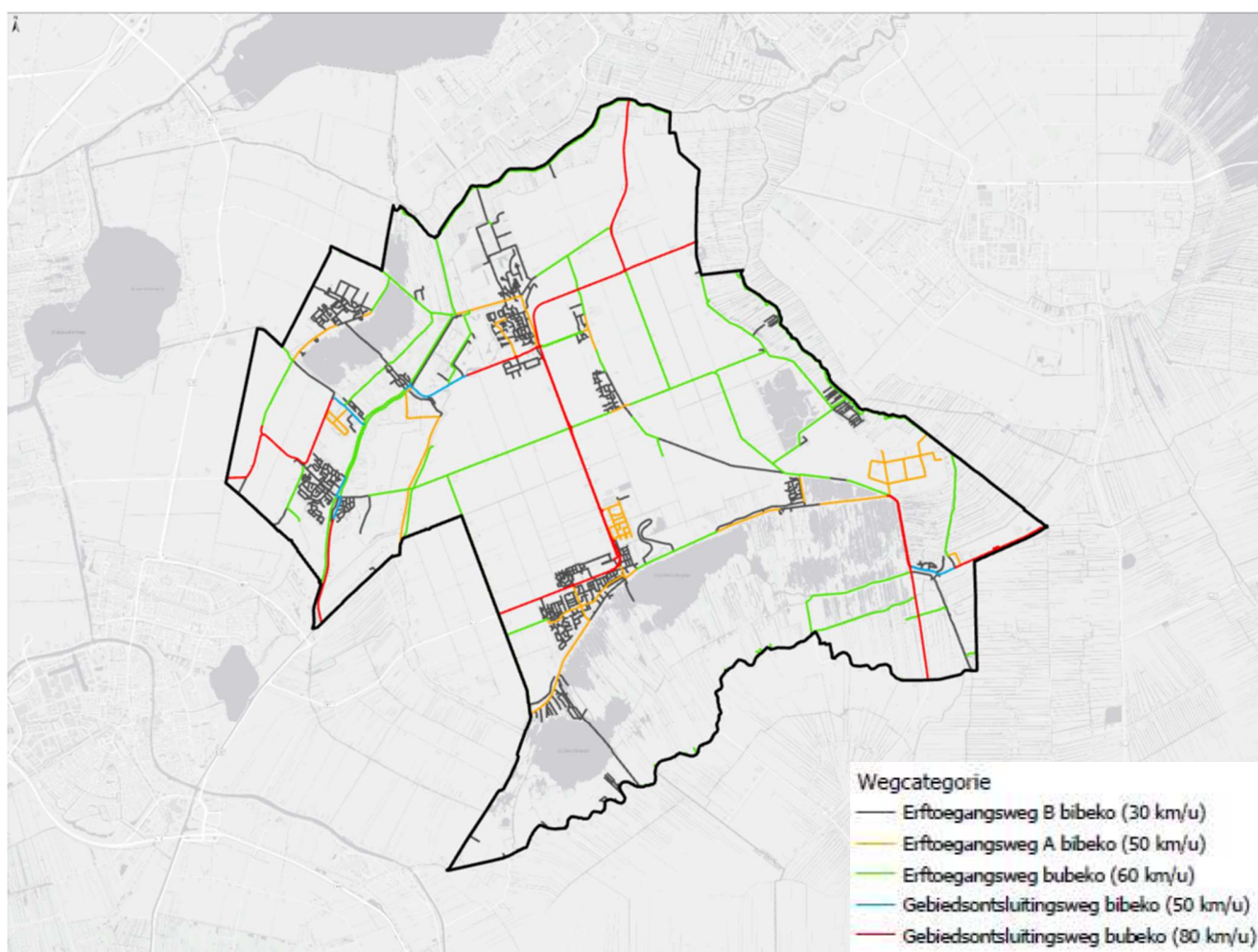
Algemeen	
ontwerpsnelheid	60
Soort verharding	Gesloten verharding
Kruisingen	<ul style="list-style-type: none"> - Erftoegangsweg buiten de kom: gelijkwaardig standaard mogelijk met attentie verhogende maatregelen - Gebiedsontsluitingsweg: voorrangsregeling
Fietsers	<ul style="list-style-type: none"> - Rijbaan (erftoegangsweg II) - Vrij liggende fietspaden of fietssuggestiestrook in overleg met wegbeheerder (erftoegangsweg I)
Wegprofiel en afmetingen	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte: i.o.m. gemeente vaststellen - Erftoegangsweg II: breedte tot 4,30 m, afhankelijk van intensiteiten, met bermverharding - Erftoegangsweg I: breedte > 4.30 m tot 5,60 m, afhankelijk van intensiteiten, met bermverharding
Fietspad	<ul style="list-style-type: none"> - Erftoegangsweg I: fietssuggestiestrook wenselijk bij rijbaanbreedte > 5,5 meter
Verharding	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Materiaal: asfalt - Kleur rijbaan: zwart – fietssuggestiestrook: rood
Markering	
Rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Kantmarkering erftoegangsweg II: rijloper breedte 2,5 m en 1,25 m uit as, fietssuggestiestrook variabel - Kantmarkering erftoegangsweg I: fietssuggestiestrook 1-1 streep en 0,40 m vanaf kant verharding
Kruisingen, Snelheidsremmende maatregelen	
Kruispunt-vormgeving	<ul style="list-style-type: none"> - Gelijkwaardig, mogelijk met attentie verhogende maatregelen bij onoverzichtelijke situaties. Een en ander in overleg met de wegbeheerder
Drempels en plateaus	<ul style="list-style-type: none"> - In overleg met de directe omgeving. Vormgeving conform richtlijnen CROW

3 Inventarisatie huidige netwerken

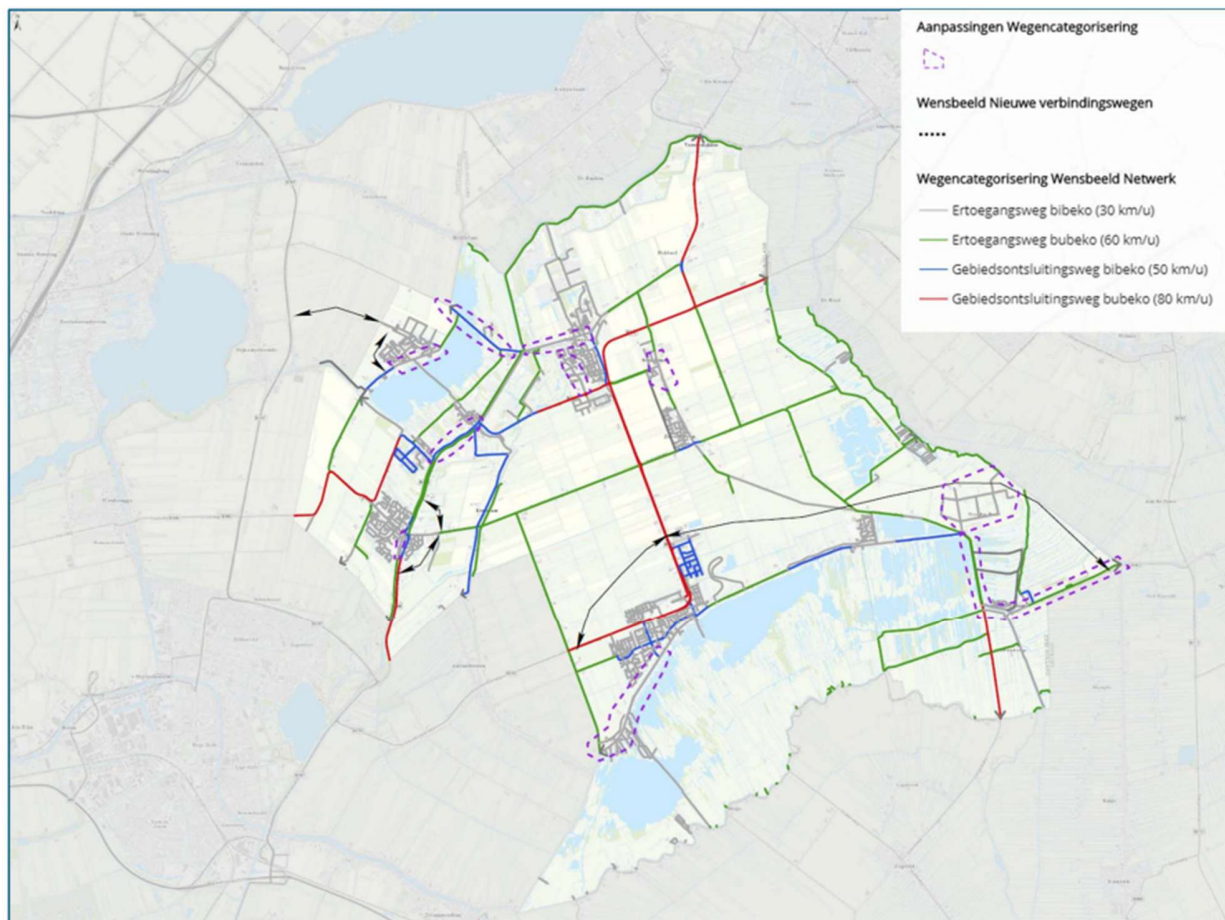
Om te komen tot een nieuwe wegcategorisering zijn verschillende gegevens verzameld. Voorbeelden zijn de huidige wegcategorisering en maximumsnelheden, de buslijnen en het fietsnetwerk

3.1 Huidige wegcategoriseringsplan

Onderstaande wegcategorisering is onderdeel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan 2020. In het categoriseringsplan is uitgegaan van twee wegcategorieën in beheer bij de gemeente Nieuwkoop, namelijk de gebiedsontsluitingsweg en de erftoegangsweg. Woonerven zijn niet opgenomen omdat ze niet meer worden toegepast binnen de gemeente en stroomwegen zijn er niet binnen de gemeentegrenzen van Nieuwkoop.



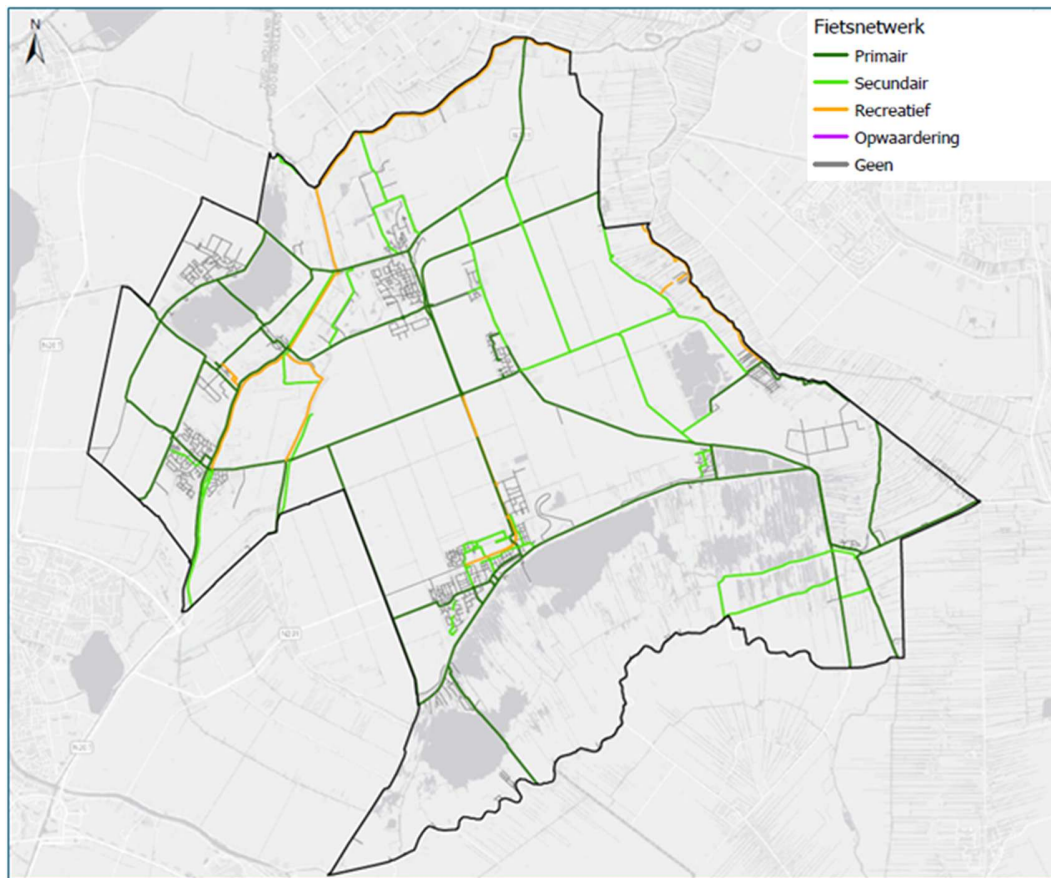
In het vigerende wegcategoriseringsplan is een erftoegangsweg 50 km/u opgenomen in het GVVP. Dat is afwijkend van de CROW-richtlijnen. In het gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan is een wensbeeld opgenomen om het categoriseringsplan aan te passen. In het wensbeeld is de wegcategorie erftoegangsweg A bibeko (50km/u) te komen vervallen.



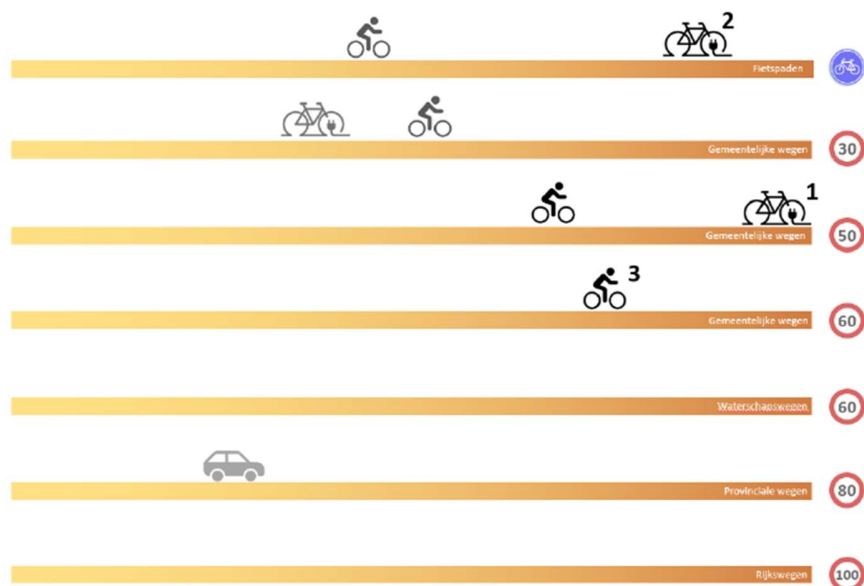
Een aantal wensen zijn inmiddels al overgenomen en verwerkt. Zo is Zuideinde, Laan der Verwondering, Prolkade en de Oude Nieuwveenseweg in de afgelopen jaren al afgewaardeerd tot een ertoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km per uur. Er was toen nog geen sprake van een nieuwe landelijke wegcategorie: de gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km per uur (GOW30) binnen de bebouwde kom. In de tussentijd is de Noordenseweg – Nieuwveenseweg als eerste in onze gemeente in 2023 ingericht als een GOW30.

3.2 Fietsverkeer

Op de afbeelding hieronder is weergegeven waar de utilitaire & secundaire fietsroutes lopen in onze gemeente.



De rol van de fiets in een wegcategoriseringsplan is belangrijk. Vanwege de kwetsbaarheid van fietsers in het verkeer zijn goede voorzieningen noodzakelijk. Dat blijkt ook als we kijken naar de risicoscan uitgevoerd door SWECO in 2024, uitgevoerd in opdracht van de provincie Zuid-Holland.



Fietzers op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben het grootste risico ernstig gewond te geraken bij een ongeval zowel op het kruispunt als het wegvak. Op basis van de hierboven genoemde resultaten kan geconcludeerd worden dat als er een fietsroute loop over een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u er aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Is dit niet mogelijk, dan dient de weg gecategoriseerd te worden als GOW30.

Binnen de gemeente Nieuwkoop heeft dat betrekking op meer dan de helft van alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom omdat er geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn en ook niet te realiseren zijn.

Weglengte (km) 2019 van 50 km/u wegen en lengte vrijliggend fietspad binnen de bebouwde kom per gemeente



Bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zijn geen gescheiden fietsvoorzieningen nodig.

3.3 Buslijnen

Voor de wegcategorisering is het wenselijk dat het buslijnenetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Dit zal niet altijd mogelijk zijn, waardoor hier een spanningsveld ontstaat tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeerveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden. Op de onderstaande afbeelding ziet u de routes van de buslijnen binnen de gemeente Nieuwkoop.

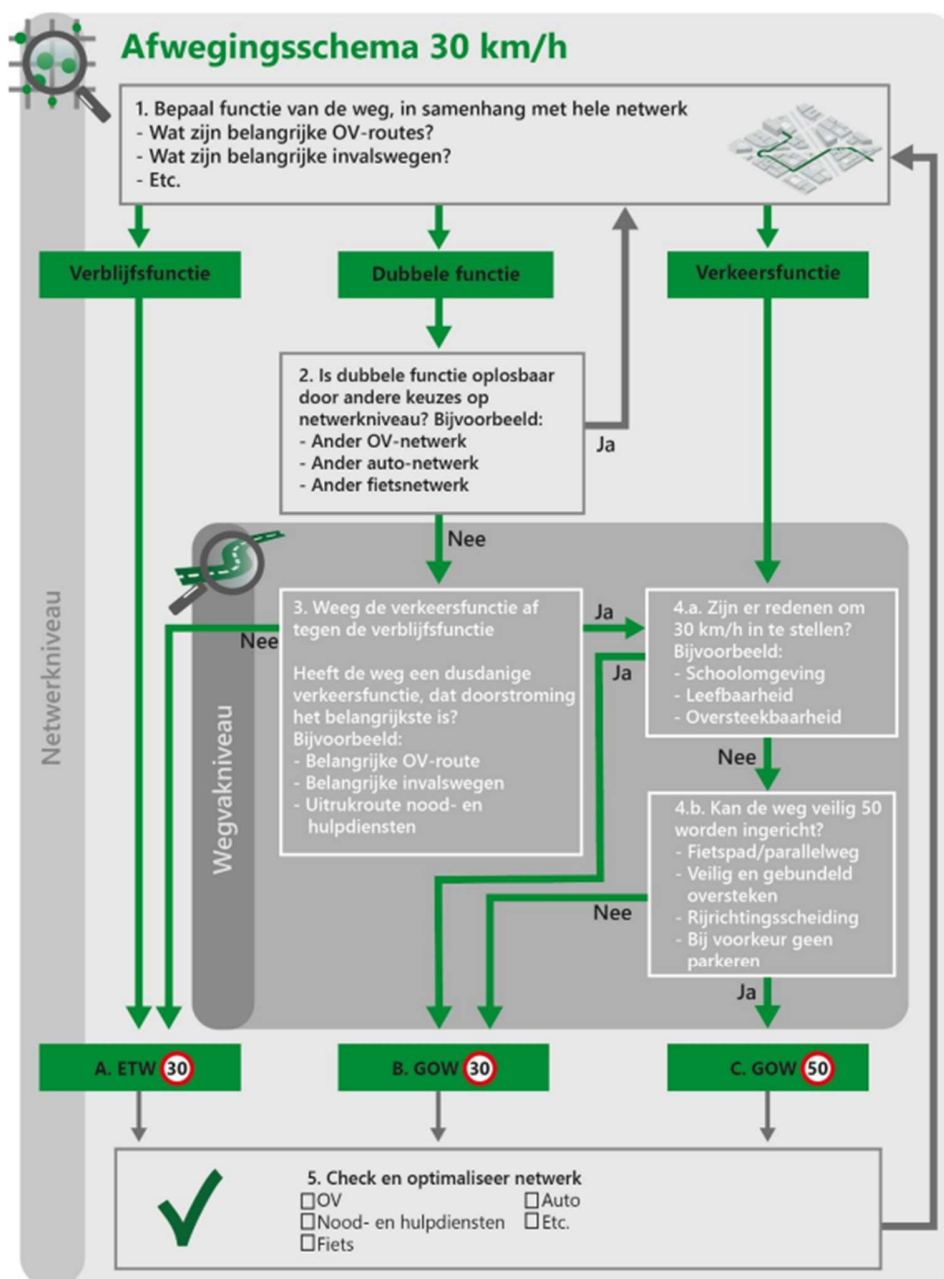


In de huidige situatie lopen de drie belangrijkste buslijnen in onze gemeente (101, 147 en 182 voornamelijk over de gebiedsontsluitingswegen in de kernen.

4 Nieuwe wegcategorisering

4.1 Werkwijze

Voor het opstellen van de nieuwe wegcategorisering is mede gebruik gemaakt van het afwegingskader 30 km/u afkomstig van het CROW. Dit afwegingskader is een hulpmiddel om voor een weg binnen de bebouwde kom te bepalen welke wegcategorie het best passend is, rekening houdend met de verschillende belangen.



Aanvullend moet er ook gekeken worden naar:

- De oversteekvoorzieningen

Het aantal en het gebruik van de oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers heeft invloed op de passende wegfunctie. Uitgangspunt is dat een maximumsnelheid van 50 km/u alleen mogelijk is bij veilige en gebundelde oversteekvoorzieningen. Een lagere maximumsnelheid is gewenst wanneer er veel oversteekbewegingen zijn en de locaties meer verspreid zijn gelegen.

- Locatie van de fiets

Zoals beschreven in paragraaf 3.2 rol van de fiets in een wegcategoriseringsplan is belangrijk. Zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig langs een weg of deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer.

- De aanwezigheid van OV

Zoals beschreven in paragraaf 3.3 kan er een spanningsveld ontstaan tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeerveiligheid en leefbaarheid.

- Gebruik

De hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt (verkeersintensiteit) is mede leidend voor de best passende functie. Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn.

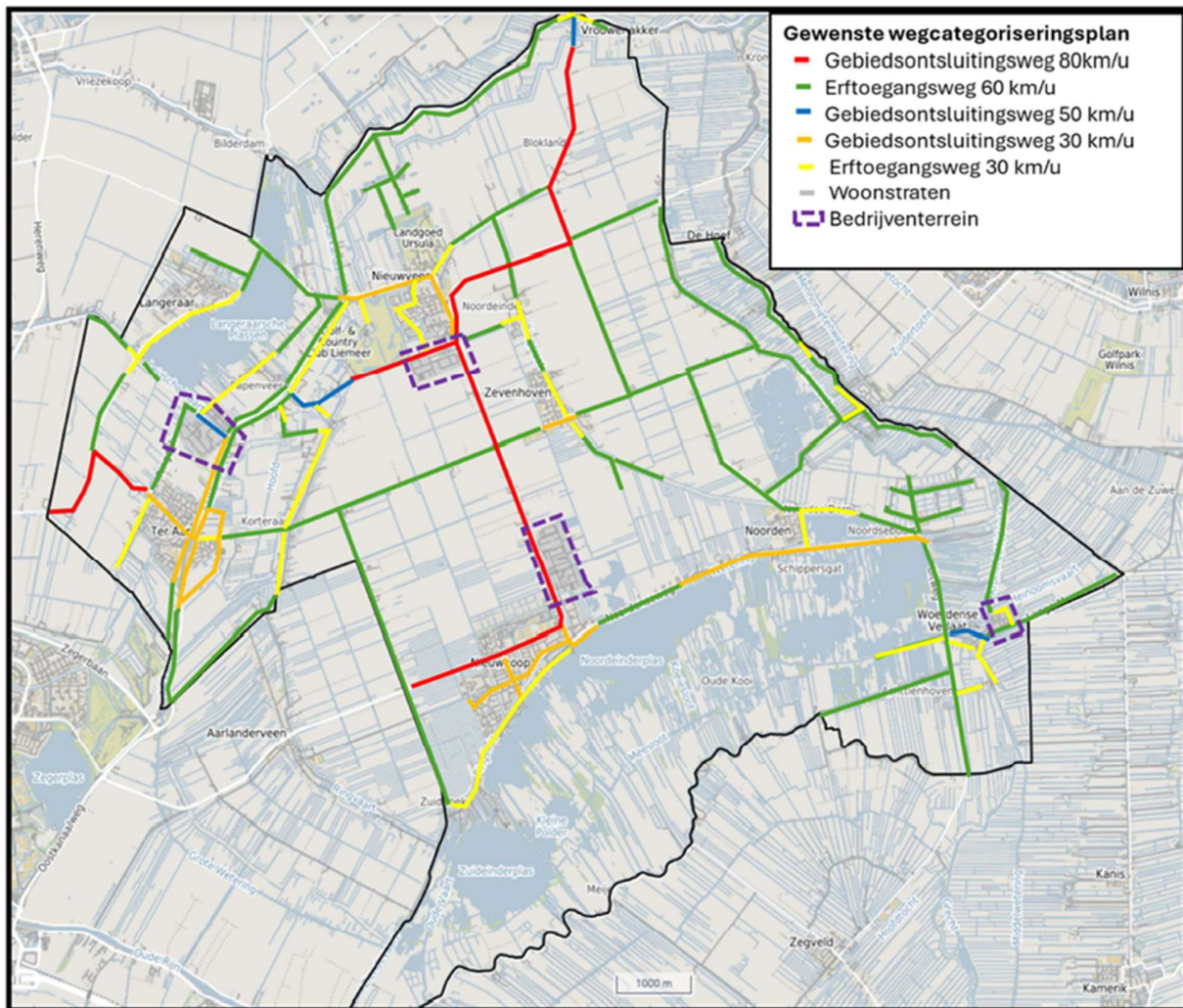
- De directe omgeving

De omgeving van de weg heeft veel invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de volgende aspecten:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Zijn er veel uitritten aan de weg gelegen?
- Zijn er parkeerplaatsen naast de weg gelegen?
- Zijn er andere functies in de omgeving zoals scholen en winkels?

4.2 Gewenste wegcategoriseringsplan

Op basis van het afwegingskader wordt het onderstaande wegcategoriseringsplan voorgesteld



Ten opzichte van het categoriseringsplan uit het GVVP zijn de volgende wegen aangepast:

Wegen binnen de bebouwde kom:

- Nieuwveensweg-Noordenseweg is een GOW30
- Achterweg GOW50 wordt een GOW30
- Kennedylaan GOW50 wordt een GOW30
- Churchillaan GOW50 wordt een GOW30
- Voorweg – Simon van Capelweg GOW50 wordt een GOW30
- WP Speelmanweg GOW50 wordt een GOW30
- Westkanaalweg tussen Aardamseweg en Hertog van Beijerenstraat GOW50 wordt een GOW30
- Oostkanaalweg tussen de Kerkweg en toekomstige verbindingslaan GOW50 wordt een GOW30
- De toekomstige Verbindingslaan in Ter Aar wordt een GOW30*
- Stationsweg GOW50 wordt een GOW30
- Oude Nieuwveensweg is een GOW30
- Langeraarseweg wordt in zijn geheel een ETW30
- Dorpsstraat ZHV GOW50 wordt een ETW30
- Noordeinde GOW50 wordt een ETW30

- Zuideinde is een ETW30

Wegen buiten de bebouwde kom:

- Ringdijk GOW80 wordt een ETW60
- Oude Spoorbaan GOW80 wordt een ETW60
- Milandweg GOW80 wordt een ETW60
- Uitweg N463 is al afgewaardeerd naar een ETW60 (provincie ZH)
- Oostkanaalweg(N460) tussen gemeentegrens en de verbindingslaan GOW80 wordt een ETW60

Het aanpassen van deze wegen wordt gekoppeld aan het wegenbeheerplan. Concreet betekent het dat wanneer er onderhoud of reconstructie gepland staat voor de hierboven genoemde wegen de weginrichting wordt aangepast. In het vigerende beheerplan wegen 2026 t/m 2030 zijn vier wegen opgenomen die in aanmerking komen om afgewaardeerd te worden tot een GOW30 (Voorweg, Simon van Capelweg, Achterweg en Churchilllaan).

4.2.1 Afwegingskader GOW30

In de tabellen hieronder wordt nader gespecificeerd waarom wegen worden gecategoriseerd als een GOW30. Er wordt gekeken in welke mate deze wegen een doorstroomfunctie en een verblijfsfunctie hebben. Ook de positie van de fiets en de mogelijkheid om en vrijliggend fietspad te realiseren langs de rijbaan is meegenomen in de afwegingen. Evenals de oversteekbaarheid van de weg, de aanwezigheid van kruispunten/uitritten en de parkeermogelijkheden op of naast de rijbaan.

Doorstroomfunctie:

doorstromingsfunctie	MVT per etmaal (werkdag)	Bussen per etmaal (werkdag)	doorstroomfunctie o.b.v mvt per etmaal	doorstroomfunctie o.b.v bus per etmaal	Conclusie
Achterweg	5000	87	regulier	sterk	gemiddeld
Kennedylaan	7000	geen	sterk	beperkt	gemiddeld
Churchillaan	4500	87	beperkt	sterk	gemiddeld
Voorweg - Simon van Capelweg	5500	12 + buurtbus	regulier	gemiddeld	gemiddeld
WP Speelmanweg	4000	65	regulier	sterk	gemiddeld
Westkanaalweg	6000	geen	sterk	beperkt	gemiddeld
Oostkanaalweg	12000	64	sterk	sterk	sterk
Stationsweg	3000	65	beperkt	sterk	gemiddeld

Verblijfsfunctie:

verblijfsfunctie	bebouwing	voorzieningen	afstand tot voordeur	conclusie
Achterweg	middel	hoog	7 meter	sterk
Kennedylaan	middel	hoog	8 meter	sterk
Churchillaan	middel	laag	7 meter	middel
Voorweg - Simon van Capelweg	hoog	hoog	3 meter	sterk
WP Speelmanweg	hoog	hoog	4 meter	sterk
Westkanaalweg	hoog	hoog	10 meter	sterk
Oostkanaalweg	laag	laag	> 10 meter	laag
Stationsweg	hoog	laag	10 meter	middel

Voorzieningen langzaam verkeer

Voorzieningen	Fietsters	fietsintensiteiten per	oversteekbaarheid	aantal kruispunten/ uitritten	parkeren
Achterweg	op rijbaan	1000 - 1300	slecht	sterk	op rijbaan
Kennedylaan	op rijbaan	300 - 480	slecht	middel	naast rijbaan
Churchillaan	op rijbaan	180 - 1050	slecht	middel	naast rijbaan
Voorweg - Simon van Capelweg	op rijbaan	360 - 400	slecht	sterk	naast rijbaan
WP Speelmanweg	op rijbaan	600 - 1200	slecht	sterk	naast rijbaan
Westkanaalweg	op rijbaan	600 - 650	middel	sterk	geen
Oostkanaalweg	fietspad	1300 - 1320	middel	laag	geen
Stationsweg	op rijbaan/ fietspad	700 - 750	middel	sterk	naast rijbaan

5 maatregelen

Vanuit de opgestelde wegencategorisering kan worden afgeleid waar de huidige weginrichting niet voldoet aan de kenmerken van de wegcategorie. Op basis hiervan kan worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze wegen in te richten volgens de in het handboek openbare ruimte beschreven wegprofielen.

De uitvoering van de infrastructurele maatregelen vindt zoveel mogelijk plaats conform de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW en het handboek openbare ruimte. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste infrastructurele maatregelen toegelicht voor de nieuwe wegcategorie GOW30.

5.1 Infrastructurele maatregelen GOW30

Onderstaande maatregelen zijn nodig om tot de gewenste weginrichting te komen voor een GOW30.

- Vervangen van asfalt op de rijbaan door klinkerverharding
- Verwijderen asmarkering
- de fietsstroken in rood asfalt of rode coating
- Aanbrengen verticale snelheidsremmers
- Voetgangersoversteekplaatsen waar mogelijk verhoogd aanleggen

Vanuit beheer en onderhoud gaat de voorkeur uit naar eenzelfde type verharding voor de rijbaan als de fietsstroken. De definitieve materiaalkeuze zal per project worden bepaald in overleg met onder andere de busmaatschappijen, wegbeheerder en de directe omgeving.

5.2 Beheersmaatregelen

Wanneer het niet mogelijk blijkt te zijn om te kunnen voldoen aan de kenmerken van een wegcategorie zoals beschreven in paragraaf 2.4, moet worden nagegaan of mogelijke conflicten beperkt kunnen worden. Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Het sturen van bepaalde vervoerswijzen via een alternatieve route;
- Teruggaan naar een minimale wegbreedte in het dwarsprofiel;

- Toevoegen van extra snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;

Als ondanks het invoeren van beheersmaatregelen geen geloofwaardige en herkenbare weginrichting mogelijk is, dan blijkt de gewenste wegrichting niet te 'passen' in de praktijk en is een heroverweging van de functie en wegcategorie noodzakelijk.