

Wegcategorisering met kwantitatieve kenmerken

Input Klankbordgroep Dianestraat voor Ontwikkelwerkgroep Ekenrooi-Zuid 2025-11-24

De klankbordgroep Dianestraat is op zoek naar concrete en kwantitatieve gegevens voor de ontsluiting die ook verifieerbaar zijn. In het verslag van de 2^{de} bijeenkomst van de ontwikkelwerkgroep staat “de huidige infrastructuur (een combinatie van bestaande wegen) technisch gezien voldoende capaciteit heeft om de verwachte verkeersbewegingen op te vangen”. Wij willen hier graag de concrete gegevens en aannames bij hebben. Enkele vragen:

- Wat is de gehanteerde wegcategory?
- Wat zijn de aannames of uitgangspunten voor de capaciteit van de bestaande wegen in Ekenrooi en Aalst ten oosten van de Eindhovenseweg?
- Wat zijn de uitgangspunten voor de afmetingen en het wegprofiel in samenhang met de verkeerscapaciteit van motorvoertuigen en fietsers?
- Wat is de huidige verkeersintensiteit, als motorvoertuigen per etmaal en ook de piekbelasting als voertuigen en fietsers in kwartier tijdvakken?
- Wordt er rekening gehouden met het landbouwverkeer, verkeer van vrachtwagens en verkeer van auto's met caravan vanwege de bedrijvigheid aan de Achtereindsestraat?
- Wat is de toename in de verkeersintensiteit als gevolg van de bouwplannen in Ekenrooi-Zuid?

Vooruitlopend op de resultaten van het verkeersonderzoek heeft de klankbordgroep Dianestraat gezocht naar concrete informatie over de categorisering en kenmerken van wegen in soortgelijke situaties als in Waalre, in het bijzonder de wijk Ekenrooi. Vanuit deze wijk moet al het verkeer van motorvoertuigen naar de Eindhovenseweg, waarvoor er nu 3 kruisingen zijn. De afwikkeling van het verkeer tijdens piekuren verdient hier aandacht en een concrete kwantificering.

Wij menen een goed voorbeeld met duidelijke en concrete, kwantitatieve informatie over wegen gevonden te hebben in een document van de gemeente Lingewaard op de website:

- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR638302>

Dit document geeft een beschrijving van wegen in de gehele gemeente met verschillende woonkernen en buitengebied. Het heeft daarmee een veel bredere scope dan wat relevant is voor de plannen met Ekenrooi-zuid. Het bevat echter ook duidelijke informatie die wel van toepassing is op onze situatie. Op de volgende pagina's zijn enkele delen van het bovengenoemde document overgenomen. Daarbij zijn in geel gemarkeerd de informatie die wij in het bijzonder onder de aandacht willen brengen voor een meer kwantitatieve discussie over de situatie in Ekenrooi.

Enkele opmerkingen:

- Waalre is een dorp in de nabijheid van een grote stad Eindhoven, net als dat Lingewaard een gemeente is in de nabijheid van Arnhem en Nijmegen;
- Het hele gebied ten oosten van de Eindhovenseweg en ten zuiden van de Brabantiaalaan/Sophiastraat bestaat enkel uit ErfToegangsWegen (ETW).
- Er moet duidelijkheid zijn over de norm voor de 'acceptabele' intensiteit voor met name de huidige wegen die leiden naar een GebiedsOntsluitingsWeg (GOW): Wilhelminalaan, Ekenrooisestraat, Johann Strausslaan en Maximialaan .
- Er moet duidelijkheid zijn over de breedte en inrichting van wegen die te maken hebben met verkeer vanuit de wijk naar de Eindhovenseweg.
- Bij getallen voor de intensiteit zouden niet alleen het aantal motorvoertuigen/etmaal , maar ook het aantal in de piekuren per kwartier benoemd moeten worden.

Wegencategoriseringsplan en addendum

Geldend van 29-12-2023 t/m heden

Intitulé

Wegencategoriseringsplan en addendum

1. Inleiding

Gelegen aan de uiterwaarden, in het stroomgebied van Waal, Nederrijn en Linge, en op fietsafstand van de steden Arnhem en Nijmegen ligt in het groen de gemeente Lingewaard. De gemeente kent verschillende woonmilieus met hun eigen dynamiek; van het meer verstedelijkte Huissen en “dorpswonen met centrumfunctie” in Bemmelen tot het “dorps en landelijk wonen” in de kleinere kernen. Door de ruimtelijke ontwikkelingen en de huidige economische groei in de regio is het goed merkbaar dat de bereikbaarheid van de kernen en het buitengebied steeds meer onder druk komt te staan.

Vanwege de ligging van de gemeente, ten zuiden en oosten begrensd door rivieren en ten noorden en westen door de hoofdwegen A325 en N325 en het spoorwegennet, zijn de ontsluitingsmogelijkheden van en naar de kernen in de gemeente beperkt. Dit leidt onder meer tot veiligheids- en bereikbaarheidsknelpunten in Huissen, Bemmelen en bijvoorbeeld op de aanrijdroutes richting de A325. De komende jaren heeft de gemeente de belangrijke opdracht om de kernen en het buitengebied van Lingewaard bereikbaar te houden met behoud van leefbaarheid en veiligheid.

..

• Wegencategorisering

De wegcategorisering is een wensbeeld waarnaar de komende jaren toegewerkt moet worden. Dit betekent niet per definitie dat een dergelijke visie op korte termijn tot grootschalige maatregelen leidt. Er bestaat ook geen wettelijke grondslag daarvoor. Het is daarom van belang om als gemeente te kunnen beschikken over een wegcategorisering. Een heldere visie over het gebruik van de wegen door het gemotoriseerd en fietsverkeer, waarbij functie, vormgeving en gebruik van de wegen in de toekomst goed in balans zijn gebracht. De gemeente zou er naar moeten streven om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dicht bij dat wensbeeld te geraken. Veelal zullen de maatregelen (kunnen) worden getroffen in het kader van onderhoudswerkzaamheden of door mee te liften met andere projecten. Alleen als er sprake is van grote knelpunten, bijvoorbeeld ongevalsconcentraties of een hoge mate van onveiligheidsbeleving, is het wenselijk op korte termijn in te grijpen. Het wensbeeld geeft op dat moment richting aan welke maatregelen getroffen zouden moeten worden.

De wegcategorisering bestaat uit een indeling van het wegennet in een beperkt aantal, voor de weggebruiker herkenbare, wegcategorieën. Op basis van deze wegcategorisering kan ook worden vastgelegd waar de inrichting van de wegen in de huidige situatie overeenkomt met het wensbeeld en waar dat niet het geval is. Hieruit volgen de gewenste aanpassingen. Nogmaals merken wij op dat een afwijking niet per

definitie betekend dat direct ingrijpen noodzakelijk is. Het kan immers zo zijn, dat een weg niet voldoet aan het wensbeeld, maar niet direct leiden tot verkeersonveilige situaties. In dat geval is ingrijpen niet urgent.

2. Achtergronden Duurzaam Veilig

2.2. Wegencategorisering

Met een gecategoriseerd wegennet geeft de gemeente Lingewaard haar visie op het wegennet. Deze visie is bepalend voor de te nemen maatregelen op de betreffende weg en omgeving. De wegcategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers.

- **Stroomwegen**

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld.

- **Gebiedsontsluitingsweg**

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. Wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie leggen niet alleen de verbinding tussen de erftoegangswegen en de stroomwegen, maar ook tussen de verblijfsgebieden (bestaande uit erftoegangswegen) onderling.

- **Erftoegangswegen**

Dit type is vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt bij voorkeur een snelheidsregime van 30 km/uur, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en ongeregeld.

3. Wegencategorisering: functie en gebruik in balans

3.1.4. Wegfunctie en de fiets

Naast het goederenvervoer en het openbaar vervoer is de positie van de fiets belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in een functie die aan de weg wordt gegeven, maar veel meer aan de vormgeving(seisen) van de weg en de voorzieningen voor de fiets en openbaar vervoer. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke fietsroute, dan zal er in het geval van een gebiedsontsluitingsweg een aparte fietsvoorziening noodzakelijk zijn. In het geval van

een erftoegangsweg meestal niet. Een erftoegangsweg kan bijvoorbeeld geheel ingericht worden als een fietsstraat of met fietsstroken of fietssuggestiestroken.

3.1.5. Omgeving

De omgeving van een weg is van grote invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan;

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Welke andere functies heeft een weg (scholen, winkels, enz.)
- Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
- Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan in omvangrijke mate wordt gewoond en waaraan diverse andere functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn.

3.2. Wegfunctie en gebruik

De categorisering van wegen dient ook afgestemd te zijn op het gebruik. Vaak is de hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt ook leidend voor de functie die eraan gegeven wordt.

Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. In de landelijke opzetten voor categorisering van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen). Groeit de intensiteit hoger dan deze grenswaarden dan zijn er 2 alternatieven:

- De weg een hogere functie geven als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig ook vormgeven;
- Maatregelen nemen die de intensiteit weer (ruim) onder de grenswaarden brengen, bijvoorbeeld door het weren van doorgaand verkeer of het maken van een alternatieve ontsluitingsroute.

De grenswaarde van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn ook gebruikt om een eerste selectie te maken van potentiële gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hierbij worden wegen met intensiteiten tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal als 'grijs' aangemerkt. Volgens de landelijke richtlijnen kunnen dergelijke wegen zowel als gebiedsontsluitingsweg en als erftoegangsweg worden aangemerkt en ingericht. In afbeelding 6 in bijlage II is de indeling van wegen op basis van gebruik volgens de landelijke grenswaarden weergegeven.

- Lingewaard kiest voor lagere grenswaarden

Vanwege de landelijke ligging hanteert de gemeente Lingewaard iets lagere grenswaarden voor acceptabele verkeersintensiteiten. De gedachten hierbij is dat inwoners van Lingewaard een straat eerder als druk ervaren dan inwoners van een stad als Arnhem of Nijmegen. Erftoegangswegen hebben bij een voorkeur een intensiteit lager dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Verder geldt als uitgangspunt

van de gemeente dat alle wegen met een intensiteit tussen de 2.500 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen) zowel als gebiedsontsluitingswegen en als erftoegangswegen kunnen worden aangemerkt en ingericht.

3.4. Erftoegangswegen

- **Binnen de bebouwde kom**

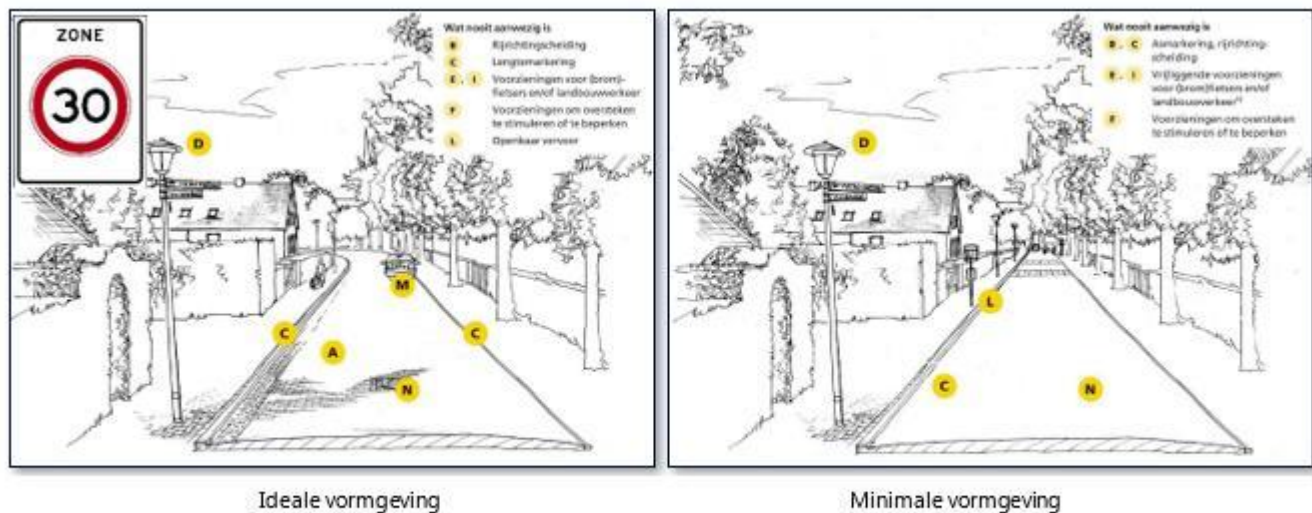
Hoewel het CROW binnen de bebouwde kom geen onderscheid maakt in type erftoegangswegen, is er wel een grote diversiteit in verschijningsvormen. Veelal ingegeven door de verschillen in intensiteit, waardoor de breedte en de aanwezige wegvoorzieningen nogal variëren. De gemeente Lingewaard kiest er voor om ook binnen de bebouwde kom onderscheid te maken in een tweetal typen. Naast de gewone erftoegangsweg (type II) met uitsluitend een verblijfsfunctie, zijn er ook erftoegangswegen type I aangewezen met een meer verzamelende functie binnen de kernen. Deze verzamelende en ontsluitende functie is echter niet groot genoeg om een functie als gebiedsontsluitingsweg te rechtvaardigen. In de praktijk vraagt de inrichting van erftoegangswegen type I extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

4. Herkenbare en geloofwaardige vormgeving

4.1.5. Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

De laagste categorie binnen de bebouwde kom betreft de erftoegangsweg. Hierop geldt in principe een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hogere snelheden zijn eigenlijk niet gewenst vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het feit dat de verschillende verkeerssoorten niet van elkaar worden gescheiden. Hogere snelheden kunnen worden toegestaan als de weg een doorgaand karakter heeft. Hiervoor moeten dan aanvullende maatregelen worden genomen.

Op dit type weg zijn zoals al aangegeven niet alle basiseisen van toepassing. Dit wegtype kent vanwege de beperkte richtlijnen, binnen Nederland dan ook een groot aantal verschijningsvormen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld niet alleen om de reguliere 30 km/uur straten, maar ook de zogenaamde shared space gebieden vallen binnen deze categorie. Daarnaast moet ook de specifieke vorm fietsstraat als erftoegangsweg worden aangemerkt.



Figuur 11: Ideale/ minimale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

De veelzijdigheid in vormgeving is gelegen in het feit dat een aantal woonstraten niet enkel een verblijfsfunctie heeft maar ook een (lichte) ontsluitende functie. De gemeente Lingewaard maakt daarom binnen de bebouwde kom onderscheid in een erftoegangsweg type I en type II (ETW). De erftoegangsweg type I wordt toegepast voor een aantal erftoegangswegen wegen, waarop is vastgesteld dat er sprake is van een wezenlijke ontsluitende functie voor de omliggende woonbuurten of voor het openbaar vervoer. De wezenlijke verschillen tussen de vormgeving van ETW type I en II zijn gelegen in een eventuele afwijkende verhardingssoort (gewenst (uitstraling) open verharding), de aanwezigheid van regulier openbaar vervoer en de aanwezigheid van snelheidsremmende voorzieningen bij te grote rechtstanden.

• Erftoegangsweg type I (ETW I)

In paragraaf 3.4 is de onderbouwing opgenomen van de wegen die worden gerekend tot de categorie ETW type I. De inrichting van deze wegen vraagt extra aandacht, omdat er sprake is van een groot spanningsveld tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De gemeente streeft ondanks dit aanwezige spanningsveld, naar een zo veilig mogelijke inrichting van de ETW type I. Daarbij is de kwetsbaarste of minst beschermde verkeersdeelnemer in de verkeersinteractie maatgevend en dient de veilige snelheid door het ontwerp of het voertuig te worden opgeroepen. Afhankelijk van de omgeving waarin de weg gelegen is kan de toegestane maximale snelheid op erftoegangswegen type I nog variëren tussen de 50 en 30 km/uur. Conform de aanbeveling van het CROW en het Fietsberaad is het raadzaam om de snelheden op als ETW type I aangewezen wegen op termijn te verlagen naar 30 km/uur. Maar dit is een geleidelijk proces en afhankelijk van het lokale draagvlak.

Het ideaalbeeld van een ETW type I bestaat uit het toepassen van een rijloper met aan beide zijden een afdoende brede rode fietsstrook (2 m) en eventueel snelheidsremmende maatregelen (op kruispunten) worden toegepast. Daarmee heeft deze inrichting veel overeenkomsten met de minimale inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg (paragraaf 4.1.2).

- **Erftoegangsweg type II (ETW II)**

In tegenstelling tot een erftoegangsweg type I staat hier de verblijfsfunctie centraal. Het betreft voornamelijk gebieden waar de functie wonen centraal staat, maar ook winkelstraten of sociale functies zoals de aanwezigheid van een school waar het verblijven centraal staat. Op een ETW type II bedraagt de rijsnelheid altijd 30 km/uur en worden er in principe geen fietsvoorzieningen gerealiseerd (figuur 11). De beoogde lage verkeersintensiteiten en lage snelheden van het verkeer maken maatregelen zoals fietsstroken ook overbodig. Mocht er toch behoefte zijn aan fietsvoorzieningen dan kan eventueel nog wel gekozen worden voor creatieve oplossingen (ander bestratingspatroon of andere kleur). Het laatste komt vooral voort uit de wens op erftoegangswegen geen markering toe te passen.

Addendum Wegencategoriseringsplan Lingewaard

De gemeenteraad heeft het addendum Wegencategoriseringsplan Lingewaard op 14 december 2023 vastgesteld.

De wegcategorie GOW30 met bijbehorende inrichtingskenmerken

Voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30

In mei 2023 heeft het CROW de [Externe link: Externe link: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30](#) uitgebracht, die voortborduurt op het Afwegingskader 30km/h. De handreiking gaat in op de inrichtingskenmerken die horen bij de nieuwe wegcategorie GOW30.

2.1 Herkenbare en geloofwaardige vormgeving

In hoofdstuk 4 van het Wegencategoriseringsplan staan de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën. Deze tabel is voor wegen binnen de bebouwde kom herzien aan de hand van de nieuwste aanbevelingen. Dit resulteert in een aangepaste tabel met inrichtingskenmerken. Naast deze verandering is de gewenste voorrang op kruispunten gewijzigd.

--- Wegvakken ---

In tabel 1 staan de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom. Deze kenmerken dienen als uitgangspunt genomen te worden bij de aanpak van infrastructuur. In bijlage 1 is de functionele indeling van wegen in Lingewaard aangescherpt.

Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom (BIBEKO)	
	Essentieel herkenbaarheidskenmerken

	GOW50	GOW30	ETW
Snelheid	50	30	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreept of middenberm	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken			
Intensiteiten	>4.000 mvt/etmaal	3.000-6000 mvt/etmaal	<3.000 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad min 2,30m	Fietsstroken min. 1,70m	Rijbaan of hoge intensiteiten fietsers: Fietsstraat
Voetganger	Trottoir 1,50m	Trottoir 1,50m	Trottoir 1,50m
Oversteekvoorziening	Gefaseerd oversteken of verkeerslichten	Zebrapaden op verhoofd plateau	Niet
Snelheidsbeperkende maatregelen	Bij voorkeur niet	Bij voorkeur snelheidsremmers ¹	Bij voorkeur op de kruispunten
Busroute	Ja	Ja, mits	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	6,10m - 7,30m	5,80m - 6,50m	4,80m - 6m
Verhardingssoort	Asfalt	Rijloper in elementverharding of streetprint ² en fietsstroken in rood asfalt	Elementverharding of fietsstraat in rood asfalt met rabatstrook in elementverharding
Parkeren	Niet	Langsparkeren	Op de rijbaan

OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan	N.v.t.
------------------	--------------	---------------	--------

Tabel 1: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Het wijzigen van de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom vraagt om een andere weginrichting³. In bijlage 2 staan verschillende dwarsprofielen. Het streven is om bij de aanpak van infrastructuur zo dicht mogelijk bij het ideaalprofiel te komen. Helaas is dit niet altijd mogelijk. Het basisprofiel biedt dan uitkomst. Dit profiel vloeit voort uit de minimale inrichtingskenmerken per wegcategorie.

Voorkeursoplossingen kruispunten

Uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op kruispunten, hier vinden dan ook de meeste conflicten plaats tussen de verschillende verkeersdeelnemers. In een duurzaam veilig ingericht netwerk wordt op een consequentie manier omgegaan met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Dit kan alleen door principe afspraken te maken over wie, wanneer voorrang heeft. De gemeente Lingewaard hanteert de volgende uitgangspunten:

Verkeer dat op een GOW50 rijdt heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een GOW30 of ETW.

Verkeer dat op een GOW30 rijdt heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een ETW.

ETW's die elkaar kruisen worden als een gelijkwaardig kruispunt ingericht.

In tabel 2 staan de voorkeursoplossingen voor kruispunten beschreven.

Kruisingen	GOW50	GOW30	ETW
GOW50	Rotonde / VRI	Vorrangskruispunt GOW50 in de voorrang	Vorrangskruispunt / uitritconstructie GOW50 in de voorrang
GOW30	Vorrangskruispunt GOW50 in de voorrang	Vorrangskruispunt of verhoogd plateau in afwijkende kleur ⁴	Uitritconstructie GOW30 in de voorrang
ETW	Vorrangskruispunt / uitritconstructie GOW50 in de voorrang	Uitritconstructie GOW30 in de voorrang	Gelijkwaardig, evt. plateau in afwijkende kleur

Tabel 2: Voorkeursoplossingen kruispunten

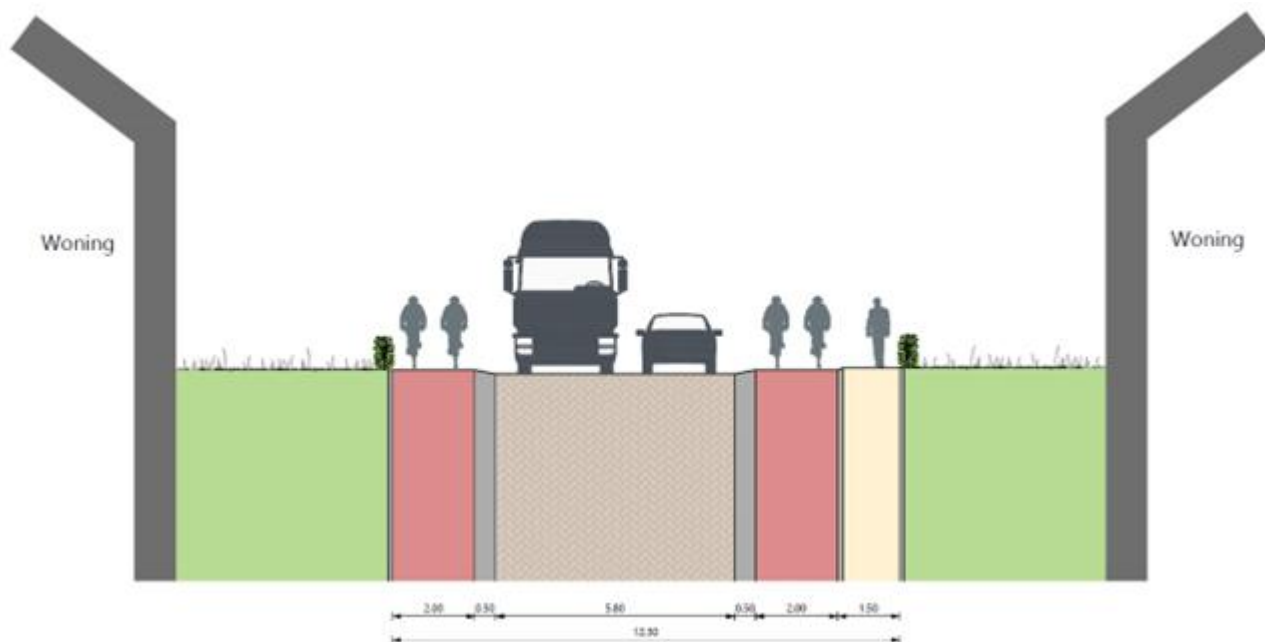
Bijlage 2. Dwarsprofielen

In deze bijlage staan voor wegen binnen de bebouwde kom dwarsprofielen. De dwarsprofielen zijn gebaseerd op de richtlijnen uit het ASVV 2021, de geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022 en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.

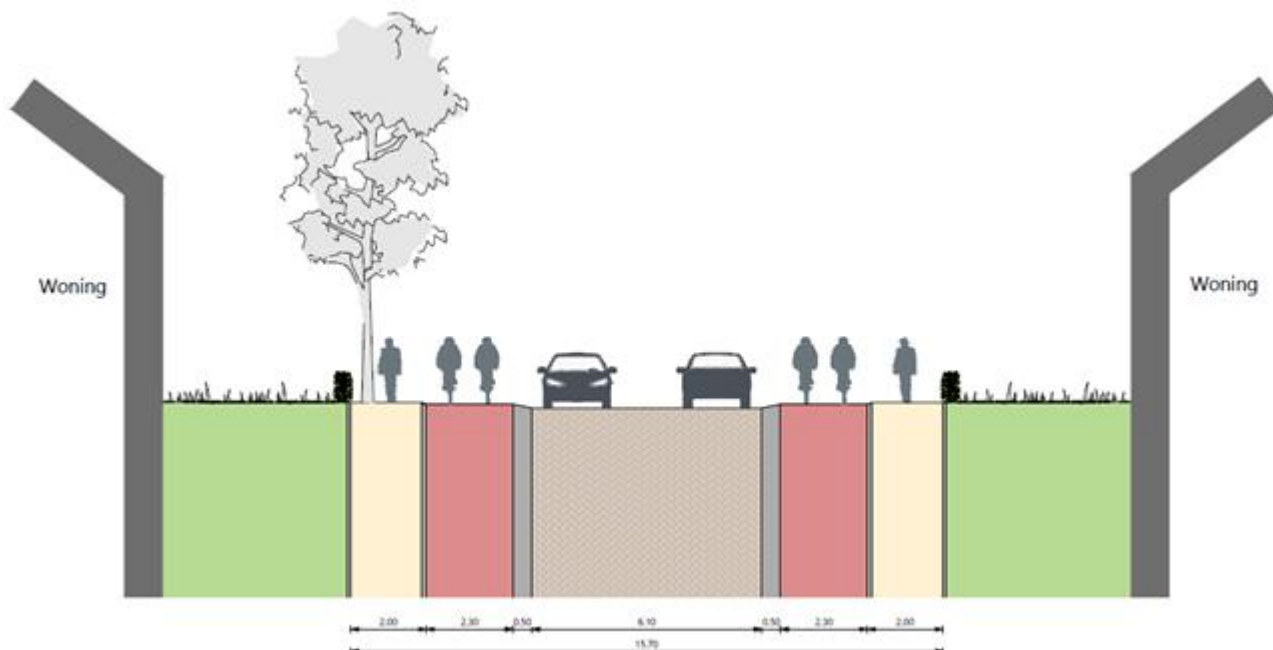
GOW30 (met aanliggend verhoogde fietspaden)

In sommige gevallen is het niet mogelijk om een gebiedsontsluitingsweg (GOW50) volgens het basisprofiel (figuur 3) in te richten. In dat geval is het een mogelijkheid om onder voorwaarden de snelheid te verlagen naar 30 km/h. In het addendum is hier een stroomschema voor opgesteld, zie paragraaf 2.2. Het schema kan adviseren om op een deel van een weg de snelheid te verlagen naar 30 km/h en de weginrichting aan te passen. In dat geval blijven ten minste aanliggend verhoogde fietspaden nodig voor de veiligheid van de fietser.

In figuur 5 en 6 de dwarsprofielen horende bij het verlagen van de snelheidslimiet op GOW50-wegen.



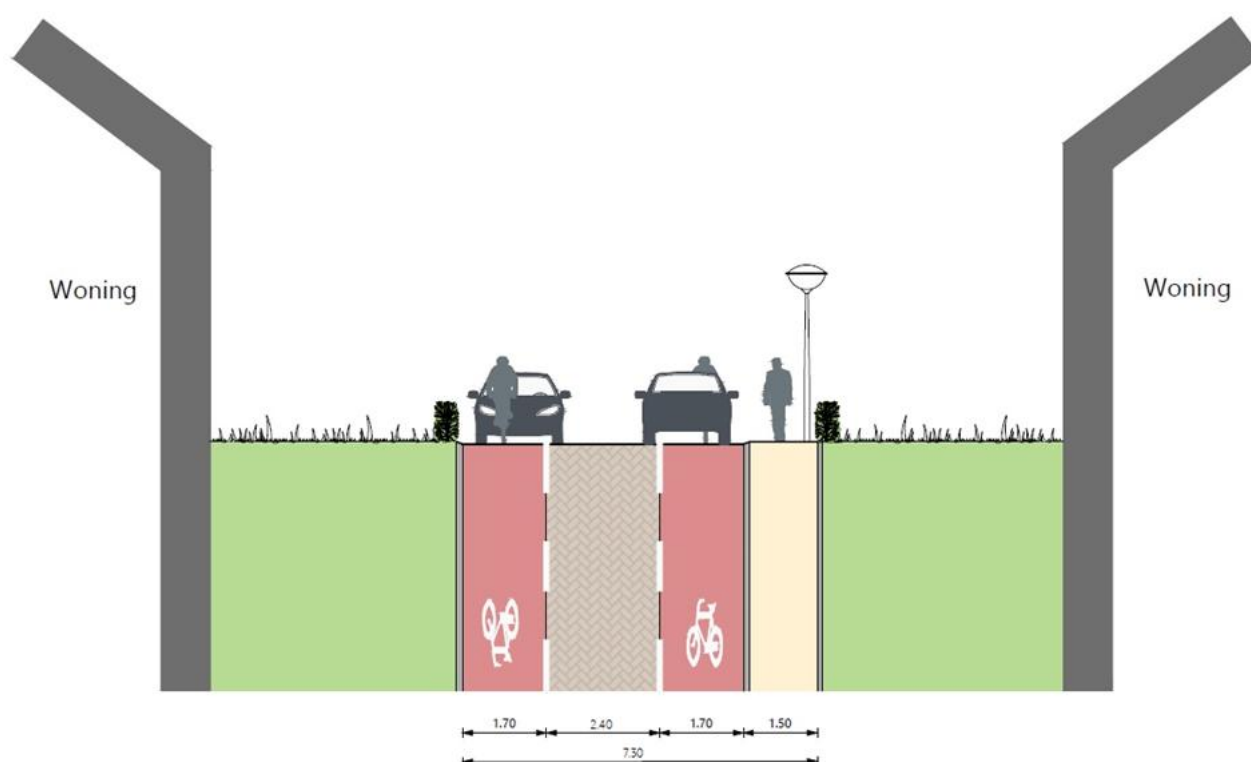
Figuur 5: Basisprofiel GOW30, met aanliggend verhoogde fietspaden.



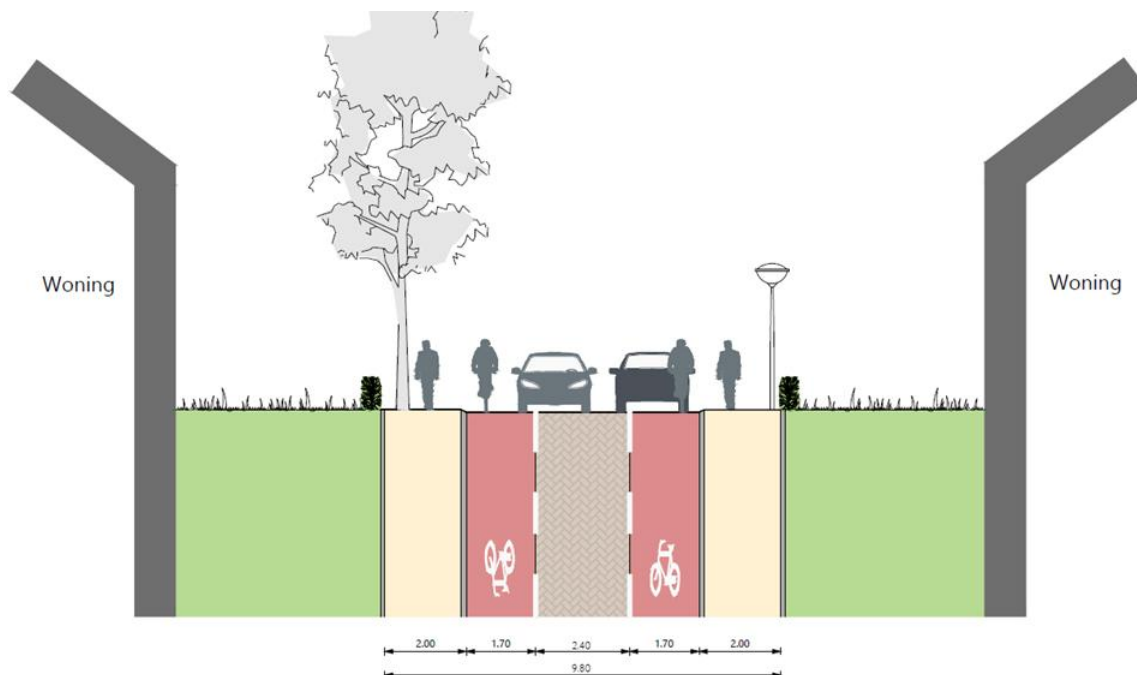
Figuur 6: Ideaalprofiel GOW30, met aanliggend verhoogde fietspaden.

Wegcategorie GOW30

De dwarsprofielen (figuur 7 en 8) horen bij de wegcategorie GOW30 en zijn van toepassing op wegen met een dubbelfunctie. Hier speelt de positie van de voetganger en fietser een belangrijke rol, omdat met name de fietser gebruik maakt van dezelfde weg als het gemotoriseerd verkeer. Een belangrijk aandachtspunt voor de geloofwaardigheid en daarmee het laten vertonen van het gewenste verkeersgedrag is naast de inrichting van de weg ook de invloed van externe omgevingsfactoren. Denk aan de woningdichtheid en de afstand van de woningen tot aan de weg.



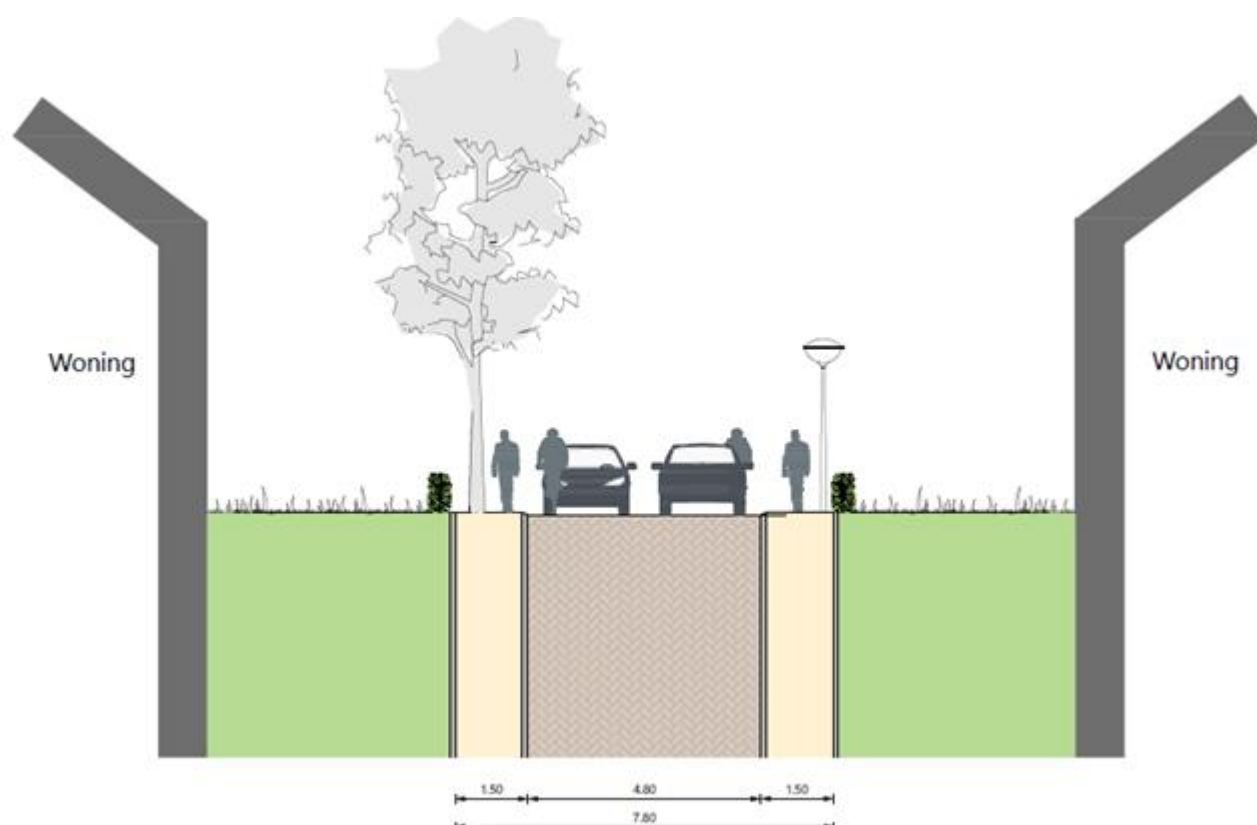
Figuur 7: Basisprofiel GOW30, met rode fietsstroken.



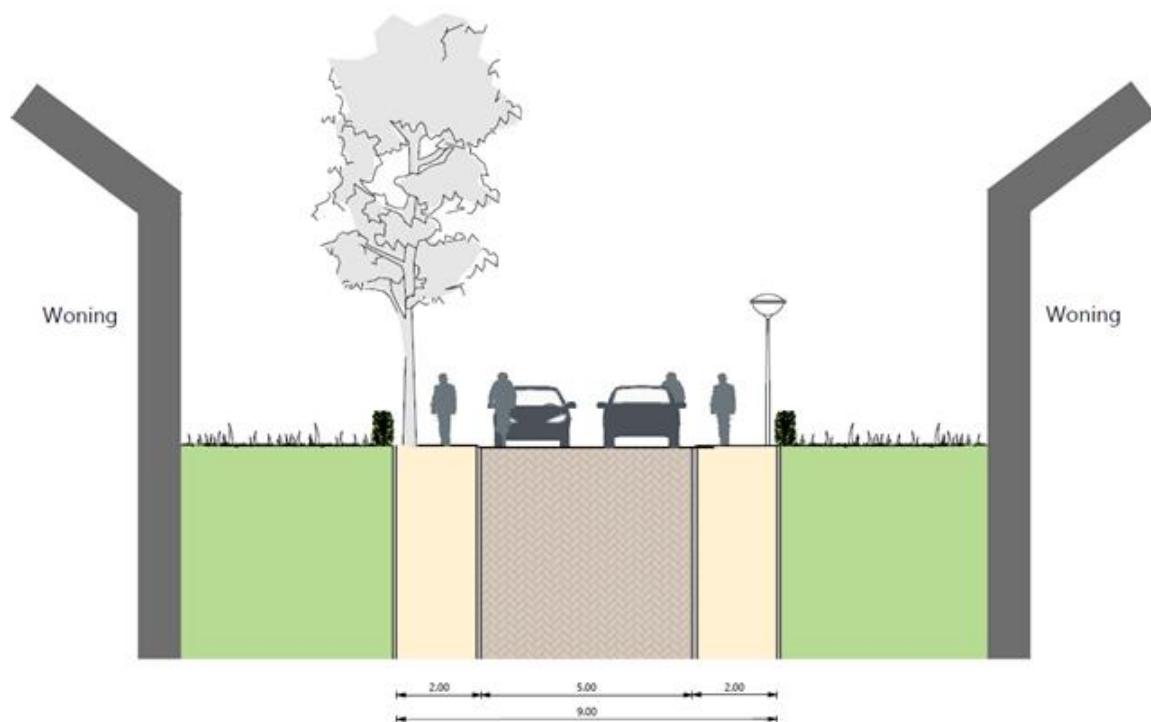
Figuur 8: Ideaalprofiel GOW30, met rode fietsstroken.

Wegcategorie ETW

De dwarsprofielen (figuur 9 en 10) horen bij de wegcategorie ETW en zijn van toepassing op wegen met uitsluitend een verblijfsfunctie. Hier vallen de meeste woonstraten onder. Op erftoegangswegen vindt veel uitwisseling plaats tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer. Het uitgangspunt is het creëren van een veilige en leefbare woonomgeving voor alle weggebruikers. De nadruk ligt hier op gelijkwaardigheid.



Figuur 9: Basisprofiel ETW, in elementverharding.



Figuur 10: Ideaalprofiel ETW, in elementverharding.