

Plan van aanpak categoriseringsplan

**Van ideaalbeeld naar praktijk.
Versie 1.0**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Waarom een categoriseringskaart	3
1.2. Kenschets categoriseringskaart.....	3
1.3. Kenschets Duurzaam Veilig	3
2. Wegcategorisering.....	4
2.1. Wegcategorisering	4
2.1.1. <i>Het principe van de wegcategorisering</i>	4
2.1.2. <i>Werkwijze uitwerking van de wegcategorisering</i>	5
2.2. Toelichting op de wegcategorisering	6
2.2.1. <i>Stroomwegen</i>	6
2.2.2. <i>Gebiedsontsluitingswegen</i>	6
2.2.3. <i>Erftoegangswegen (verblijfsgebieden)</i>	7
2.3. Uitvoeringsprogramma	7
3. Het Vervolg	8
3.1. Algemeen.....	8
3.2. Vervolgfase 1 – Beoordeling ideaal versus praktijk - Beleidsvoorbereiding	8
3.3. Vervolgfase 2 –Beleidsontwikkeling.....	8
3.4. Vervolgfase 3 – Consistentie van aanpassingen - Beleidsuitvoering	9
3.5. Vervolgfase 4 – Monitoring - Beleidsevaluatie	9
Bijlagen:.....	10
Basisinrichting van het wegontwerp	10
Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën.....	13

1. Inleiding

1.1. Waarom een categoriseringskaart

Regelmatig wordt de gemeente benaderd voor allerlei uiteenlopende verkeersverzoeken. Bij de afhandeling hiervan is behoefte aan eenduidige kaders. Deze kaders moeten daarnaast ook ruimte bieden voor maatwerk.

De categoriseringskaart is een belangrijk instrument bij de afweging van mogelijke toekomstige verkeerskundige maatregelen. Voor burgers, bedrijven, overheden en andere belanghebbenden is deze kaart het vertrekpunt in gesprekken over onder andere maximumsnelheden en weginrichting.

1.2. Kenschets categoriseringskaart

De categoriseringskaart is in lijn met de richtlijnen van het CROW (kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid).

Deze categoriseringskaart is een werkdocument waarmee we kunnen werken aan/naar een uniform verkeersbeeld (met ruimte voor maatwerk) voor alle weggebruikers, dat uiteindelijk leidt tot een Duurzaam Veilig wegverkeer in de gemeente Hollands Kroon.

Dit werkdocument draagt bij aan het volgende kader gesteld in de omgevingsvisie: *Wij zijn verantwoordelijk voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. We zijn continue bezig om door allerlei aanpassingen aan de wegen en fietspaden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.*

UITWERKING: Nadat de categoriseringskaart is vastgesteld, wordt het plan ook gedeeld met andere (externe) belanghebbenden, zoals overige wegbeheerders, hulpdiensten, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond.

1.3. Kenschets Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een concept om de verkeersveiligheid op wegen in Nederland te verbeteren. Duurzaam Veilig beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer.

Binnen Duurzaam Veilig zijn 5 principes leidend:

- Functionaliteit: elke weg behoort tot een wegklasse (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg);
- Homogeniteit: een gelijkwaardigheid in massa, snelheid en rijrichting;
- Herkenbaarheid: de vormgeving van het wegontwerp (essentiële herkenbaarheidskenmerken);
- Vergevingsgezindheid: een vergevingsgezind wegontwerp waarbij kleine fouten niet direct resulteren in letsel of erger;

- Statusonderkenning: het vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Binnen Duurzaam Veilig is sprake van een aantal thema's. Binnen deze thema's worden verschillende maatregelen onderscheiden. De thema's zijn: communicatie, educatie & voorlichting, handhaving, wetten, regels, normen en eisen, infrastructuur en voertuig.

Eén van de eisen die voortkomt uit een duurzaam veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moeten zijn. Daarom moet het aantal categorieën waarmee de weggebruiker te maken krijgt beperkt zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

2. Wegcategorisering

2.1. Wegcategorisering

2.1.1. Het principe van de wegcategorisering

De categorisering en de basis-inrichtingskenmerken van het wegennet maken onderdeel uit van de beleidsregels van de gemeente Hollands Kroon. Dit legt de basis voor een uniform verkeersbeeld. Deze uniformiteit moet ertoe leiden dat het voor de weggebruikers duidelijk is welk gedrag verwacht wordt. De verdere uitwerking per weg(vak) is een onderdeel van afzonderlijke wegenprojecten, waarbij altijd getoetst wordt aan de regels van Duurzaam Veilig.

Uniformiteit is ook een belangrijk onderdeel van de landelijke visie Duurzaam Veilig. Eén van de pijlers van dit concept is het functionele onderscheid in drie verkeersfuncties, elk met een eigen basisinrichting en daardoor onderling duidelijk herkenbaar voor de weggebruiker. Hierdoor weet de weggebruiker ook welk gedrag van hem/haar verwacht wordt:

- Stromen: Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer;
- Ontsluiten: Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen kenmerken zich door een hoge mate van uitwisseling van verkeer, zij verbinden de verblijfsgebieden met elkaar of met de stroomwegen;
- Verblijven: Het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan snel wijzigen en er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. De verkeersdeelnemer moet adequaat, qua afstand en tijd, kunnen reageren. De snelheid van het verkeer moet laag zijn.

Deze drie functies vertalen zich in drie wegcategorieën, elk met eigen snelheidsregimes en inrichtingskenmerken:

1. Stroomwegen (100, 120 of 130 km/uur buiten de bebouwde kom (BUBEKO));
2. Gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur buiten de bebouwde kom (BUBEKO) en 50 km/uur binnen de bebouwde kom (BIBEKO));
3. Erftoegangswegen of verblijfsgebieden (60 km/uur buiten de bebouwde kom (BUBEKO) en 30 km/uur of stapvoets (15 km/uur) binnen de bebouwde kom (BIBEKO)).

Hierbij geldt de volgende legenda:

.....	Stroomweg derden
—	Gebiedsontsluitingsweg BIBEKO
—	Gebiedsontsluitingsweg BUBEKO
.....	Gebiedsontsluitingsweg derden
—	Erftoegangsweg BIBEKO
—	Erftoegangsweg BUBEKO
.....	Erftoegangsweg derden

Belangrijk bij de inrichting van wegen is daarnaast het principe 'veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten' (VSGS). Dat wil zeggen dat de ingestelde maximumsnelheid moet passen bij de weginrichting en de omgeving.

2.1.2. Werkwijze uitwerking van de wegcategorisering

Op basis van de hiervoor genoemde driedeling is gewerkt aan een wegcategorisering voor het wegennet binnen de gemeente Hollands Kroon.

Conform Duurzaam Veilig is ons beleid erop gericht dat het (doorgaande) verkeer zoveel mogelijk wordt gebundeld op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen en dat de woonkernen zoveel mogelijk worden ingericht als 30-kilometerzones. De inrichting van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn of worden afgestemd op deze functies.

Aan de wegcategorisering worden verder de volgende functionele eisen gesteld:

- Realiseren van aaneengesloten verblijfsgebieden (een grote wisseling in gehanteerde snelheid komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede);
- De kortste en de veiligste routes vallen in het wegennetwerk zo veel mogelijk samen;
- Vermijden van zoekgedrag door de weggebruiker.

Per weg zijn er verschillende aspecten die pleiten voor de categorisering van een weg. Bij de functietoekenning spelen echter vaak conflicterende belangen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan boerderijen die gelegen zijn aan (beoogde) gebiedsontsluitingsweg. Conform Duurzaam Veilig is het niet toegestaan een erf direct te ontsluiten op de weg maar dient dit te gebeuren via een parallelweg. In de uiteindelijke keuze voor een weginrichting dienen de voor- en nadelen duidelijk en expliciet te worden afgewogen en in overleg met de diverse belanghebbenden dient de keuze te worden gemaakt. Alleen zo ontstaat er draagvlak en is een duurzame keuze (voor de inrichting) mogelijk.

2.2. Toelichting op de wegcategory

2.2.1. Stroomwegen

In de gemeente zijn de rijksweg A7 en het grootste deel van de provinciale N99 (*deel van Ewijcksluis t/m Den Oever betreft een gebiedsontsluitingsweg*) gecategoriseerd als stroomweg. Beide zijn in eigendom en beheer van het Rijk.

2.2.2. Gebiedsontsluitingswegen

Binnen ons grond gebied zijn er drie verschillende beheerders van gebiedsontsluitingswegen: Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de gemeente Hollands Kroon.

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn de volgende gebiedsontsluitingswegen in eigendom en beheer van Provincie Noord-Holland:

- N239
- N240
- N241
- N242
- N248
- N249
- N99 (*deel van Ewijcksluis t/m Den Oever*)

Daarnaast heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier nog twee gebiedsontsluitingswegen in haar beheer, dit zijn:

- Deel Westfriesdijk
- Hartweg

De gemeente heeft de volgende gebiedsontsluitingswegen in eigen beheer:

- Zuiderzeeweg
- Nieuwesluiserweg
- Sluizerweg
- Oosterterpweg
- Balgweg

- Burgemeester Lovinkstraat
- Randweg
- Kerkweg
- Lagedijk
- Alkmaarseweg
- Flevoweg

Binnen de bebouwde kom

- Burgemeester Lovinkstraat, deel Zandvaart
- Molenvaart
- Deel Koningsweg, deel Elft
- Verbindingsweg, Dorsmolen
- Terpweg, Terpstraat, Ovingenstraat
- Oosterterpweg
- Nieuwesluiserweg, Brink, Koningin Wilhelminaweg
- Zuiderzeeweg, Brugstraat, Professor Ter Veenweg
- Rijdersstraat
- Deel Noord Zijperweg

2.2.3. Erftoegangswegen (verblijfsgebieden)

Buiten de bebouwde kom

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ontsluiten aanliggende percelen en erven in het landelijk gebied. Dit betreffen onze polderwegen.

Binnen de bebouwde kom

Wegen binnen verblijfsgebieden, waar wonen, werken, onderwijs of recreëren de belangrijkste functie is, worden getypeerd als erftoegangsweg.

2.3. Uitvoeringsprogramma

Bij deze categoriseringskaart wordt geen uitvoeringsprogramma vastgesteld. Realisatie wordt voornamelijk uitgevoerd door mee te liften met andere werkzaamheden zoals:

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

Als onderdelen van het wegennet opnieuw worden ingericht is deze categoriseringskaart het vertrekpunt voor de inrichting van de weg.

3. Het Vervolg

3.1. Algemeen

Uitgangspunten voor een plan gericht op verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Hollands Kroon zijn doeltreffendheid en doelmatigheid. Bij doeltreffendheid gaat het om de vraag of het beleid van de gemeente effectief is, bij doelmatigheid of het beleid economisch zo gunstig mogelijk wordt uitgevoerd.

De categoriseringskaart (conform Duurzaam Veilig) is het ideaalbeeld. In de praktijk zal dit niet altijd (direct) realiseerbaar zijn. Hiervoor dient een categoriseringsplan opgesteld te worden. De benodigde fasen en activiteiten om te komen tot dit plan worden hierna beschreven.

3.2. Vervolgfase 1 – Beoordeling ideaal versus praktijk - *Beleidsvoorbereiding*

Een goed onderbouwd plan is niet mogelijk zonder een goed beeld van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Uiteraard is de toekomstige omvang van het verkeer in de gemeente met onzekerheden omgeven. Daarom moeten de volgende zaken in beeld gebracht worden:

- Beoordeling van de huidige verkeerssituatie, door beschikbare kennis en visuele inspectie. Waarbij wordt ook getoetst of rijsnelheden in de praktijk voldoen aan de uitgangspunten (Duurzaam Veilig);
- Beoordelen / inzichtelijk maken van de beschikbare ruimte / mogelijkheden in dwarsprofielen.

Deze beoordeling wordt vertaald in een praktijkkaart, waarop in ieder geval wordt aangegeven:

- Welke wegen of wegvakken voldoen aan het categoriseringsplan;
- Welke wegen of wegvakken nog niet voldoen, maar wel eenvoudig en met beperkte middelen (aanpassen snelheidsregime of aanpassen wegmarkering et cetera) kunnen voldoen aan het categoriseringsplan;
- Welke wegen of wegvakken niet voldoen en niet eenvoudig (aanleggen vrij liggend fietspad, aanleggen parallelweg et cetera) kunnen voldoen (*grijze wegen*) aan het categoriseringsplan;

Meest voorkomende redenen van wegen of wegvakken die niet eenvoudig kunnen voldoen (*grijze wegen*) aan de categoriseringskaart zijn:

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

3.3. Vervolgfase 2 – *Beleidsontwikkeling*

Het plan gaat voorzien worden van SMAART (**S**pecifiek-**M**eetbaar-**A**cceptabel-**A**mbitieuus-**R**ealistisch-**T**ijdgebonden) - doelstellingen voor planning, financiële onderbouwing (*eventuele aanpassingen kunnen leiden tot een verhoging van de nu geraamde kosten*) en uitvoeringscapaciteit.

Perspectief: veiligheid versus bereikbaarheid

Discussies over het verkeersbeleid ten aanzien van het spanningsveld tussen veiligheid en bereikbaarheid vinden in veel gemeenten plaats. Dat is logisch omdat de inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig vaak leidt tot verkeersremmende maatregelen, zoals drempels die als onaangenaam worden ervaren. Een verbodsbord helpt niet om het verkeer 60 in plaats van 80 km/uur te laten rijden. De drempels dwingen de gewenste gedragsverandering in het verkeer af. Maar dit roept bij veel burgers weerstand op. Een gevoelsmatig verworven recht op een ongehinderde en snelle doorstroming op wegen buiten de bebouwde kom wordt in het kader van Duurzaam Veilig 'opgeofferd' aan 'absurde' doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en veiligheid, tussen individuele en collectieve belangen, blijkt in veel gemeenten vaak moeilijk te vinden. Verkeer en mobiliteit brengen heftige emoties met zich mee. Enerzijds is dit direct verbonden aan een gevoel van vrijheid (overal heen kunnen gaan) en anderzijds is het verkeer één van de belangrijkste doodsoorzaken.

Aanvullend is er een factsheet als losse bijlage bijgevoegd.

Het plan zal daarnaast inzicht moeten geven in welke wensbeelden er bestaan en hoe en of hier gehoor aan gegeven kan worden. Hoe we deze wensbeelden ophalen willen we in afstemming met de werkgroep van de raad doen. Daarnaast zullen we met hen de beeldvormende vergadering voorbereiden.

3.4. Vervolgfase 3 – Consistentie van aanpassingen - Beleidsuitvoering

Consistentie en realiteitsgehalte van de categoriseringskaart en het plan zijn natuurlijk heel belangrijk. We dienen altijd een adequaat antwoord te kunnen geven op de volgende vraag: wordt het gemeentelijk wegennet conform de uitgangspunten van dit plan ingericht en bij maatwerk is het dan goed onderbouwd?

Daarom documenteren wij aanpassingen aan het wegennet op een consistente wijze. Afwijkingen van de categoriseringskaart worden in het project- of uitvoeringsplan benoemd, toegelicht en gemotiveerd. Hierbij hebben we oog voor communicatie met de inwoners en belanghebbende instanties (zoals fietsersbond, hulpdiensten, openbaar vervoer en exceptionele transporten). We doen dit door betrokken partijen standaard en tijdig te informeren en voorkomen dat dit pas gebeurt op het moment dat een weg 'op de schop' gaat.

3.5. Vervolgfase 4 – Monitoring - Beleidsevaluatie

Het lijkt voor de hand liggend dat als gevolg van het 'werk-met-werk-maken'- principe er enige tijd overheen zal gaan voordat het gemeentelijk wegennet in Hollands Kroon conform de categoriseringskaart zal zijn ingericht. Dit gegeven maakt het des te belangrijker om de voortgang te monitoren waardoor er een beeld ontstaat van het tempo waarin aanpassingen aan het wegennet plaatsvinden zodat effectiviteit bepaald kan worden en er, indien nodig, bijgestuurd kan worden.

Bijlagen:

Basisinrichting van het wegontwerp

Dit werkdocument beschrijft de basiskenmerken voor de inrichting van de gemeentelijke wegen. Voor de inrichting van wegen van de andere wegbeheerders gelden de eisen van de betreffende wegbeheerders (Rijk, Provincie en HHNK).

Ten aanzien van de inrichting van de wegen geldt een aantal basiseisen.

De wegcategorie is herkenbaar aan de weginrichting.

1. Het aantal verkeersoplossingen is beperkt en uniform (standaardiseren);
2. Op potentiële conflictpunten wordt de snelheid gereduceerd;
3. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
4. Inrichting van de weg afstemmen op de omgeving;
5. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
6. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
7. Verkeerssoorten zijn gescheiden;

De standaard stroom- en gebiedsontsluitingswegen voldoen in principe aan alle eisen. Door specifieke omgevingsaspecten is het niet altijd mogelijk of wenselijk om gebiedsontsluitingswegen aan alle eisen te laten voldoen. De eisen 6, 7 en 8 zijn door beperkte ruimte niet altijd mogelijk waardoor maatwerk noodzakelijk is.

Bij de inrichting van erftoegangswegen zijn de laatste drie eisen niet van toepassing en mengt het verkeer met elkaar. Vanwege de polderstructuur in onze gemeente is het ook lang niet altijd mogelijk om te voldoen aan eis vier, ook hier is maatwerk vereist.

Basisinrichtingskenmerken

De basiseisen zijn vertaald naar basiskenmerken Wegontwerp. Bij de (her)inrichting van wegen gaan we uit van het ideale profiel uit de CROW-richtlijnen. Alleen daar waar zwaarwegende redenen een ander profiel verlangen, wordt hiervan afgeweken en maatwerk geleverd.

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

Voorbeelden essentiële herkenbaarheidsskenmerken:



Gebiedsontsluitingswegen

De gebiedsontsluitingsweg sluit aan bij het gangbare profiel met een snelheidsregime van 50 km/uur. Bij voorkeur zijn deze wegen uitgevoerd met een vrijliggend fietspad. Vanwege de beperkte ruimte is dit echter niet overal mogelijk. Op kruisingen van gebiedsontsluitingswegen is de voorrang geregeld via bebording en markering.

Op de standaard gebiedsontsluitingswegen worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Het toepassen van het juiste wegprofiel draagt bij aan de juiste snelheid. Op plaatsen waar sprake is van te hoge snelheden kan gebruik worden gemaakt van snelheidsdisplays (smileys) of handhaving. Op kruispunten met een verhoogde ongevalkans kunnen attentieverhogende maatregelen toegepast worden.

Overgang gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom verdient aandacht om de weggebruiker duidelijk te maken dat ze binnen de bebouwde kom rijden.

Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen mengen verkeersstromen en geldt een maximum snelheid van 30 of 60 km/uur. Om dit te bewerkstelligen worden daar waar dat nodig is gepaste snelheidsremmende maatregelen toegepast.

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn kruisingen binnen een verblijfsgebied gelijkwaardig, de voorrang is dus ongeregeld. Om de gelijkwaardigheid van de kruisende wegen te benadrukken en een lage rijsnelheid af te dwingen kunnen de kruispunten worden voorzien van kruispuntplateaus. Dit geeft de weggebruiker meer uniformiteit, waardoor de verkeerssituatie duidelijker is.

Er zijn diverse snelheidsremmende maatregelen mogelijk, waarbij altijd rekening moet worden gehouden met de situatie ter plekke en het op te lossen knelpunt.

Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt in het ontwerp rekening gehouden met de lage rijsnelheid door lange rechtstanden te voorkomen.

Op bestaande wegen met lange rechtstanden kunnen desgewenst ook wegvakplateaus worden toegepast. Ook is het afwisselend aan de rechter- of linkerzijde parkeren van de weg een mogelijke oplossing.

Om de verblijfsfunctie te benadrukken is er een voorkeur voor elementenverharding. Hierbij dient rekening te worden gehouden met mogelijke geluidoverlast.

Indien de weginrichting wel voldoet aan de richtlijnen en het volstrekt duidelijk is wat de vigerende snelheidslimiet is, kan geconstateerd worden dat dit een gedragsprobleem is. Vooral voor woonerven en 30 km/uur gebieden geldt dat het vaak de bewoners zelf zijn die de snelheidsovertredingen begaan. Het is heel lastig om dit via fysieke aanpassingen tegen te gaan. Het beleid van de gemeente is dan ook om mensen te stimuleren elkaar aan te spreken op dit gedrag (de eigen verantwoordelijkheid).

Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden

Bij overgangen tussen wegcategorieën, overgangen in functionaliteit en/of snelheidsregime (een overgang die een inhoudelijke betekenis heeft voor een weggebruiker omdat het aangeeft dat er ander gedrag en verwachtingen gewenst zijn), is het voor de weggebruiker logisch dat dit gepaard gaat met een verandering in het wegbeeld. Overgangen tussen wegcategorieën en maximumsnelheden ('poorten') worden duidelijk en uniform vormgegeven.

Voor de vormgeving van deze overgangen wordt gebruikt gemaakt van CROW-richtlijnen.

Bedrijventerreinen

In Hollands Kroon liggen bedrijventerreinen waar ook een woonfunctie aan gegeven is. Hierdoor zijn er conflicterende belangen ten aanzien van de categorisering. Voor het bedrijventerrein is de functie als gebiedsontsluitingsweg het meest voor de hand liggend. Gezien het gebruik van de weg zijn er ook argumenten om deze wegen als erftoegangsweg aan te duiden. Een eenduidige keuze is echter moeilijk te maken omdat de wegen divers worden gebruikt en de schaalgrootte op de wegen anders is dan in de woonwijken. Knelpunten bij categorisering en inrichting van deze wegen concentreren zich vooral op de ruime opzet van de wegen, ruime kruispunten, brede asfaltwegen en parkeerstroken, lange rechtstanden en andere activiteiten zoals het laden en lossen van vrachtverkeer, het stallen van trailers en het woon-werk verkeer. Op kruispunten tussen erftoegangswegen en "industriewegen" is de voorrang geregeld ten gunste van de industriewegen. Snelheidsremmende maatregelen op de industriewegen zijn horizontaal. Op de industriewegen rijdt de (brom)fietser op de rijbaan, tenzij de deze een ontsluitende functie hebben. De gemeente hanteert bij de inrichting van industriewegen de 'Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen' (CROW). Uitgangspunt is dat de functie van het wegennet en de inrichting daarvan kan worden afgeleid van het gebruik.

Afstemming weginrichting met andere wegbeheerders

Gemeente Hollands Kroon is geen eigenaar of beheerder van alle wegen binnen de gemeentegrens. Zo zijn er ook wegen van het Rijk, de Provincie en het Hoogheemraadschap. Door actief overleg met deze wegbeheerders en participatie binnen projecten van deze wegbeheerders tracht de gemeente de veiligheid op deze wegen te verbeteren door aandacht voor de inrichting van deze wegen en de kwaliteit van het wegbeheer.

Maatvoering en dwarsprofielen wegcategorieën

Maatvoering buiten bebouwde kom

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

Conform CROW-publicatie 203

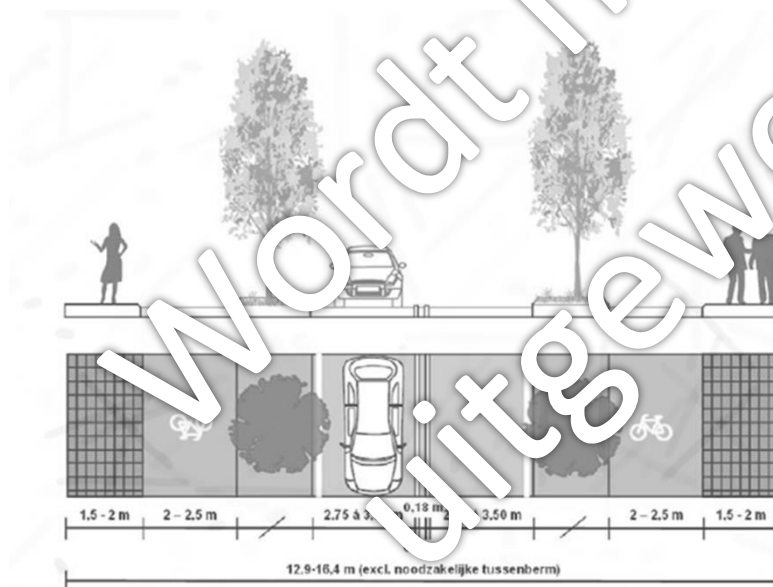
Maatvoering binnen bebouwde kom

Type	Rijstrookbreedte	Totaal Rijbaan
Gebiedsontsluitingsweg		5,80 à 7,30 m
2x2 met rijbaanscheiding	3,25 m	
2x1 met rijbaanscheiding	2,25 à 3,50 m	
2x2 met dubbele asstreep	2,75 à 3,50 m	
2x1 met dubbele asstreep	2,75 à 3,50 m	
Fietspad enkelzijdig	Min 2,00 m	

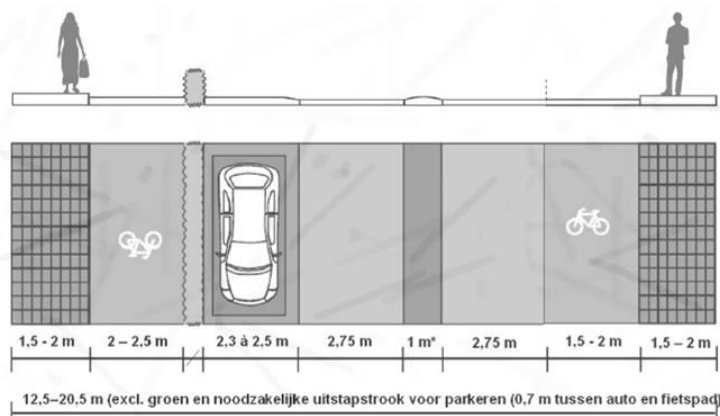
Fietspad tweezijdig	Min 3,50 m	
Gebiedsontsluitingsweg min 2x1 Parkeervakken Fietsstroken	2,75 m en overrijdbare middenzone 1,00 m 2,30 à 2,50 m 2,00 m (min 1,50)	9,50 à 10,50 m (excl P)
Erftoegangsweg plus Rijloper autoverkeer Fietsstroken aan weerszijden Parkeervakken	4,00 m 2,00 m (min 1,50) 1,80 à 2,00 m	7,00 à 8,00 m (excl P)
Erftoegangsweg Eenrichtingverkeer Tweerichtingsverkeer	3,50 à 4,00 m 4,60 à 5,00 m 5,20 à 5,50 m	3,50 à 4,00 m (excl. P) 4,60 à 5,40 m (excl. P)
	krap profiel ruim profiel	

Conform *Actualisatie Handboek inrichting Openbare Ruimte* gemeente Hollands kroon

Wegprofiel gebiedsontsluitingsweg



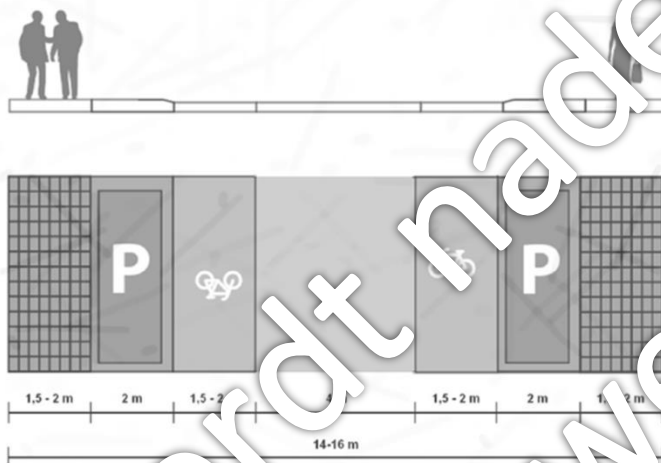
Wegprofiel gebiedsontsluitingsweg min



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

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

Wegprofiel erftoegangsweg plus



Wegprofiel erftoegangsweg



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

