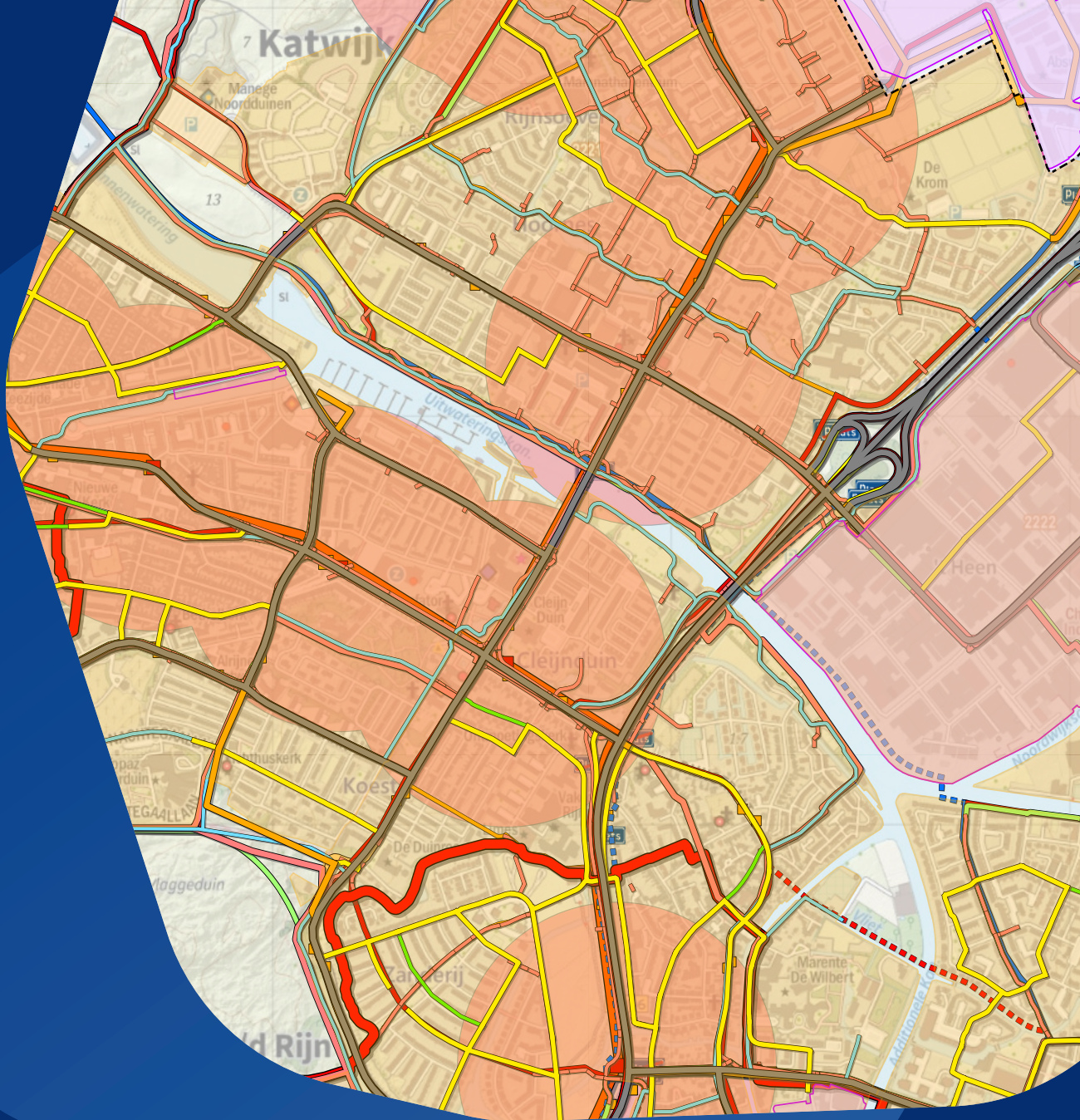




Wegcategorisering en Netwerken

Colofon

Titel: Wegcategorisering en Netwerken

Auteurs:
Cees Moison, gemeente Katwijk
Rudy Stevens, Kragten

Correspondentie:
Gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN Katwijk
071 – 406 50 00
info@katwijk.nl

Copyright:
Gebruik en overname van de teksten, ideeën en resultaten uit deze publicatie is vrijelijk toegestaan, mits met bronvermelding

Vastgesteld door de gemeenteraad van Katwijk op *** september 2021

Inhoud

Inleiding	5
1. Wegcategorisering	7
2. Openbaar Vervoer	13
3. Utilitair fietsnetwerk	17
4. Recreatief fietsnetwerk	23
5. Loopnetwerk	25
Bijlage	26

Inleiding

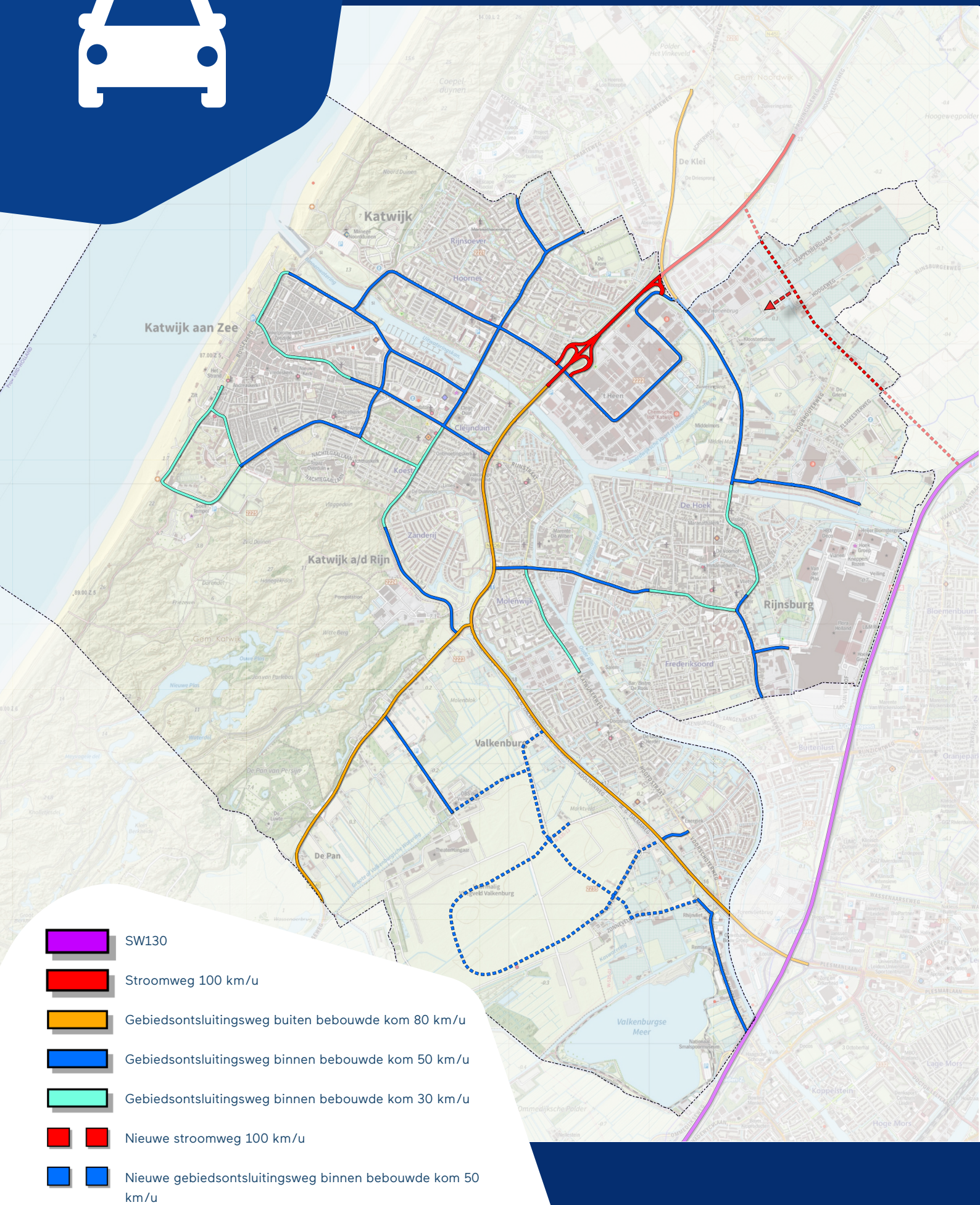
In 2019 heeft de gemeenteraad van Katwijk de Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM) vastgesteld. In de KAM worden de doelen uit de Omgevingsvisie vertaald naar het mobiliteitsbeleid. De doelen van de KAM zijn:

- De link met aanpalende beleidsterreinen leggen, samenhang aangeven;
- Ambities en doelen definiëren voor de verschillende vervoerwijzen;
- Netwerken weergeven voor de verschillende vervoerwijzen.

In de KAM zijn netwerken vastgesteld voor voetganger, fiets, auto, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Per netwerk heeft de raad beleidskeuzes vastgesteld (zie bijlage B1). Om het KAM te kunnen vertalen naar een uitvoeringsprogramma is het nodig de netwerken verder te verfijnen en op onderdelen te actualiseren. In dit document vindt u per netwerk een onderverdeling in verschillende categoriën. Voor het autonetwerk wordt bijvoorbeeld onderscheid gemaakt in wegcategoriën in overeenstemming met het landelijk programma Duurzaam Veilig Wegverkeer. Deze categoriën vormen de basis om het wegennet van Katwijk uniform en verkeersveilig in te richten.

De netwerken die in deze rapportage zijn opgenomen zijn op de kaart als route weergegeven. De exacte ligging of positionering van sommige trajecten is nog indicatief en kan onderdeel zijn van verdere studie.

Om te komen tot een eenduidige inrichten van de netwerken zijn kwaliteitseisen noodzakelijk. In deze rapportage staan voor de verschillende netwerken per categorie kwaliteitseisen omschreven met aandacht voor de ideale en minimale kwaliteitseisen. Deze kwaliteitseisen zijn gerelateerd aan de huidige vigerende CROW-richtlijnen (o.a. ASVV 2021).



* Overige wegen zijn Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/u) of buiten de bebouwde kom (60 km/u)

1. Wegcategorisering

1.1 Uitgangspunten wegcatégorisering

De wegcatégorisering van Katwijk is een verfijning van het autonetwerk dat is vastgesteld in de Katwijkse Agenda Mobiliteit. De wegcatégorisering is gebaseerd op de uitgangspunten van het landelijk programma Duurzaam Veilig Wegverkeer dat in de afgelopen jaren gezorgd heeft voor een aanzienlijk toename van de verkeersveiligheid in Nederland.

De verschillende wegcatégoriëen zijn gebaseerd op een evenwicht tussen de vorm van de weg, het gebruik (snelheid en intensiteit) en de functie die de weg heeft in het netwerk. De hoogste wegcatégorie is de **Stroomweg (SW)** (in beheer bij provincie of rijk) met uitsluitend een verkeersfunctie. De **Gebiedsontsluitingsweg (GOW)** heeft als functie het ontsluiten van een gebied voor gemotoriseerd verkeer richting de stroomwegen. De **Erftoegangsweg (ETW)** is de laagste catégorie en heeft met name een verblijfsfunctie (wonen, werken of recreëren). Alle drie de type wegen komen binnen (bibeko) en buiten (bubeko) de bebouwde kom voor.

Binnen Katwijk volgen wij de landelijke ontwikkeling om onder bepaalde omstandigheden (grijze wegen) een maximum snelheid van 30 km/u toe te passen op een Gebiedsontsluitingsweg: de GOW30. De GOW30 passen we toe op plaatsen waar onvoldoende fysieke ruimte aanwezig is om te voldoen aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u, en waar het niet mogelijk is om het doorgaande verkeer over een andere route te leiden in het netwerk. Ten behoeve van de verkeersveiligheid kiezen we ervoor om de snelheid te verlagen en tegelijkertijd de gebiedsontsluitende functie te behouden.

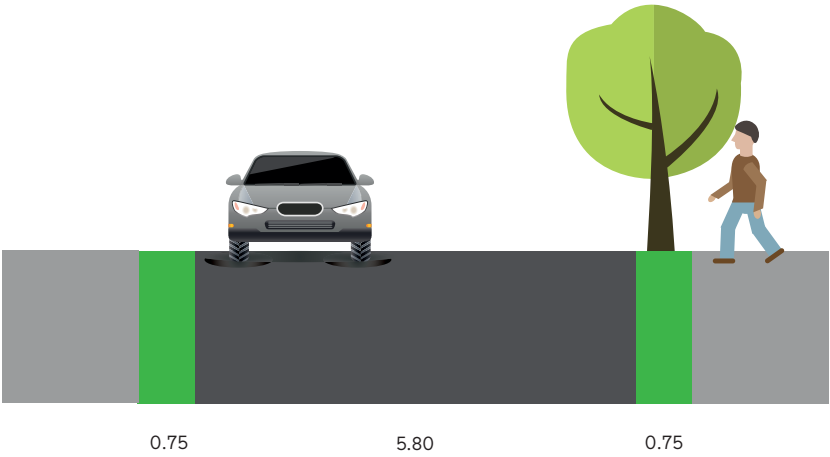
1.2 Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor veilige en betrouwbare verkeersafwikkeling met zo min mogelijk overlast voor de omgeving stellen we onderstaande eisen de inrichting van de verschillende catégoriëen wegen, gebaseerd op de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

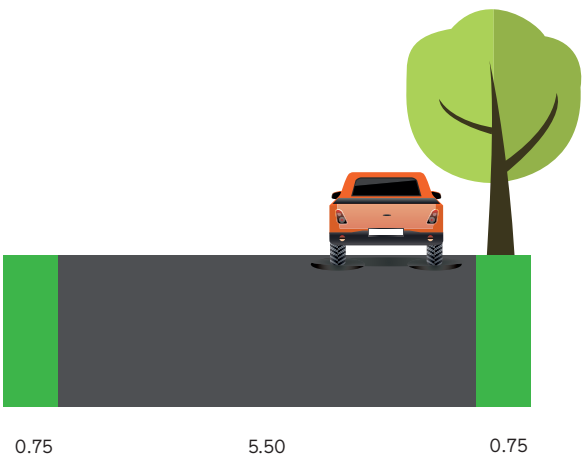
Wegcatégorie (zie kaart wegcatégorisering)	Maximum snelheid (km/u)	Rijrichting-scheiding	Wegkanten	Parkeer-voorziening
ETW bibeko	30	Geen	Trottoirband	Langs- of haaksparkeren
ETW bubeko	60	Geen	Geen of onderbroken markering	Langsparkeren
GOW30 bibeko	30	Enkele asmarkering	Trottoirband	Geen
GOW50 bibeko	50	Dubbele asmarkering of berm	Trottoirband	Geen
GOW80 bubeko	80		onderbroken markering	Geen

Bovenstaande tabel bevat de belangrijkste uitgangspunten. Zie bijlage B2 voor een nadere toelichting en de maatvoering van de diverse wegprofielen.

1.3 Voorbeeld dwarsprofielen wegcategorysering

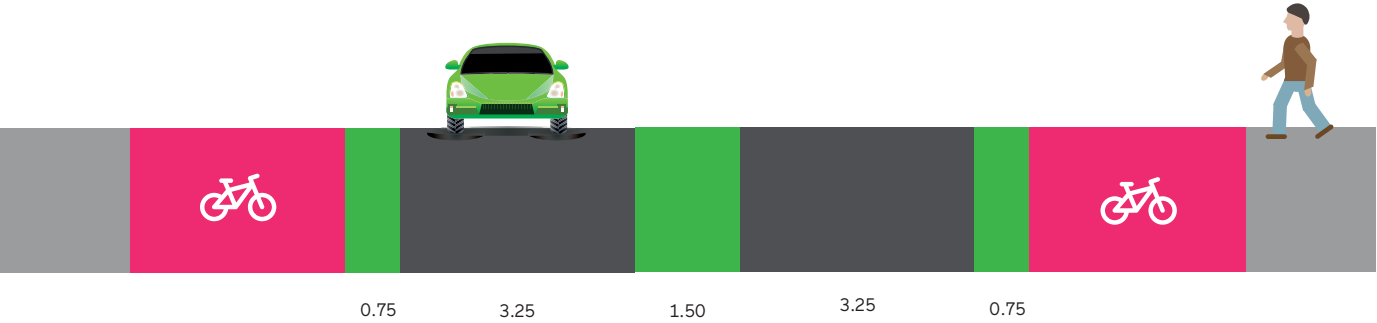


Erftoegangsweg binnen bebouwde kom 30 km/u (ideaal profiel)

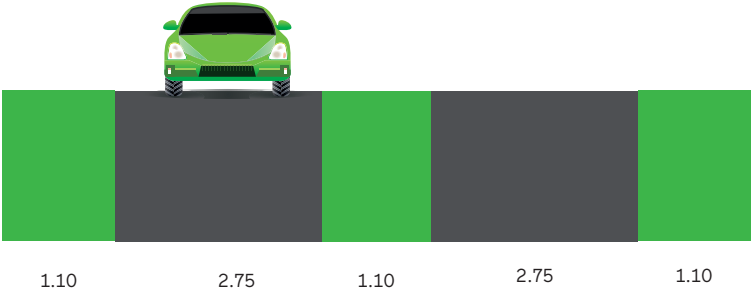


Erftoegangsweg buiten bebouwde kom 60 km/u (ideaal profiel)



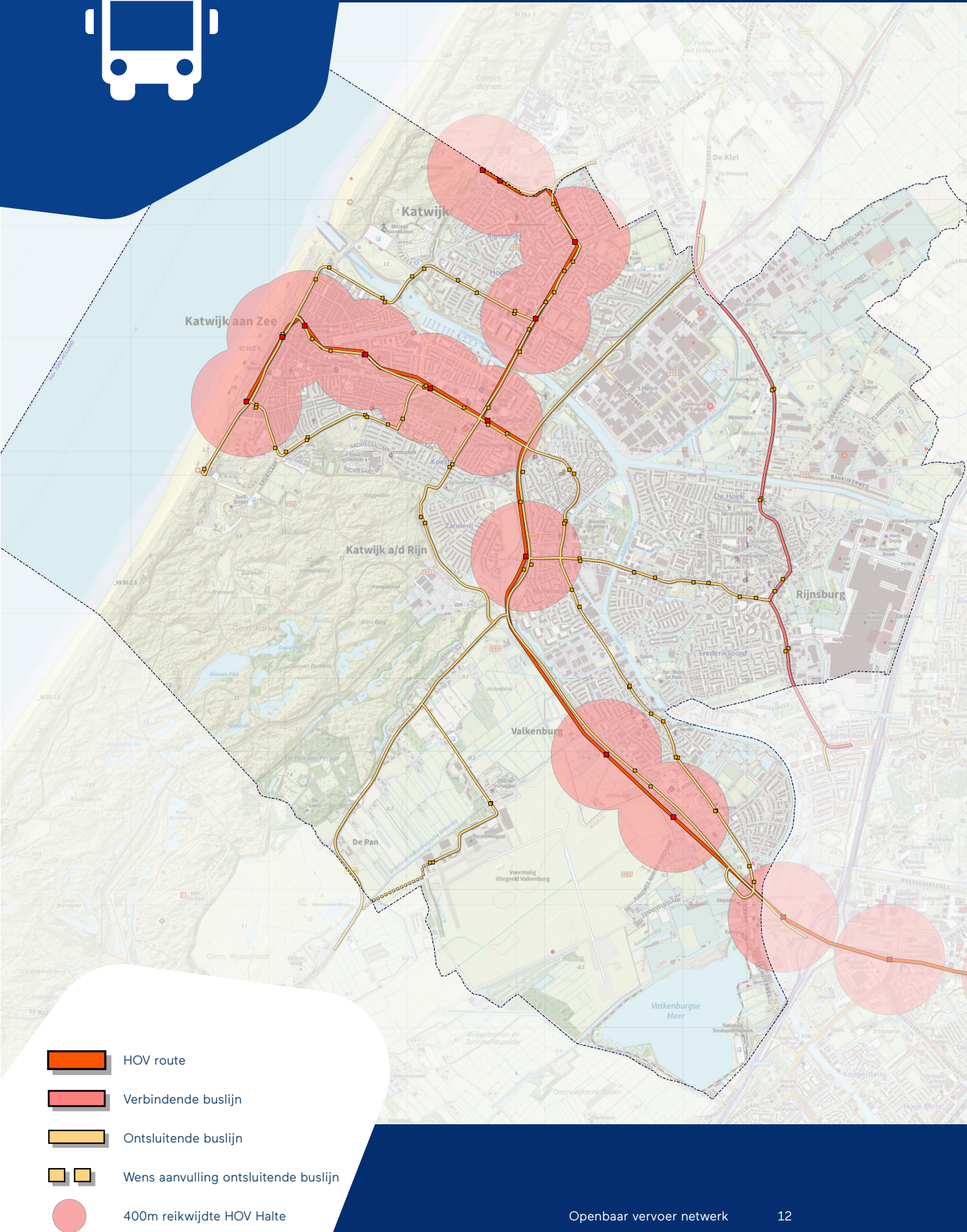


Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 30 of 50 km/u (ideaal profiel)



Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom 80 km/u (ideaal profiel)





2. Openbaar vervoer netwerk

2.1 Uitgangspunten openbaar vervoer netwerk

Het openbaar vervoer netwerk geeft de verbindende en ontsluitende buslijnen weer, inclusief het Hoogwaardig openbaar vervoer (R-Net). Alleen voor het R-net is de reikwijdte van de haltes inzichtelijk gemaakt en voor de overige nog niet. De routes van de overige OV-lijnen (niet R-net) vallen onder de verantwoordelijkheid van de vervoerder en kunnen dus aan veranderingen onderhevig zijn.

2.2 Ontwerputgangspunten

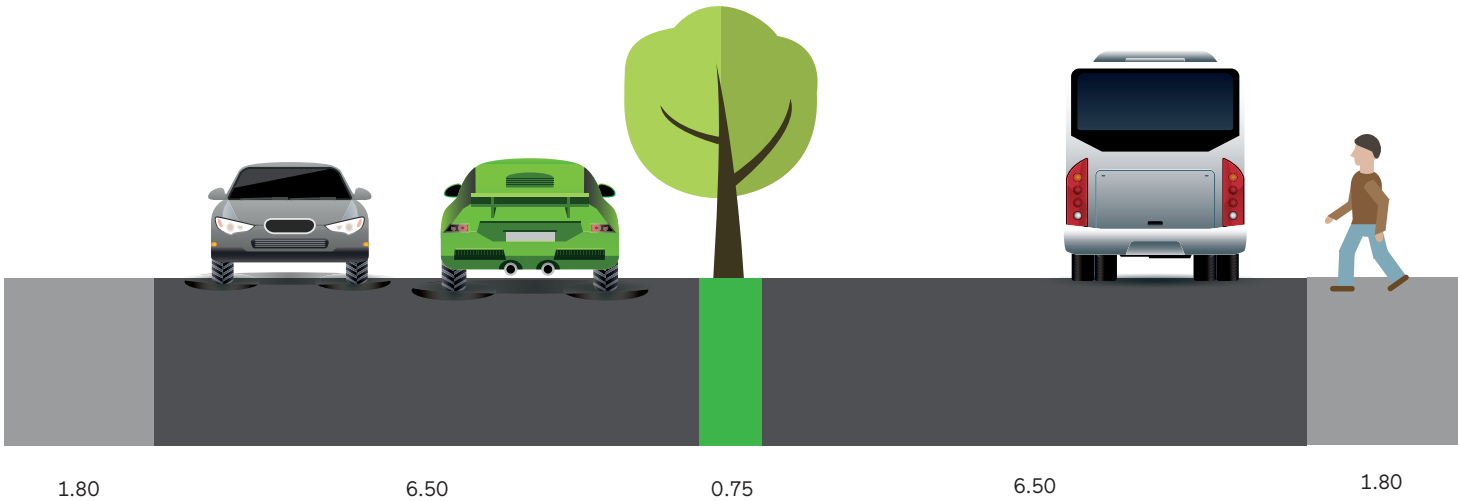
Om te zorgen voor een snelle, betrouwbare en comfortabele busverbindingen en een goede toegankelijkheid van de bus stellen we onderstaande eisen aan de positie van de bus op de weg en de ligging van de bushalte.

Wegcategorie	HOV-lijn		Verbindende buslijn		Ontsluitende buslijn	
	Bus-voorziening	Halte-voorziening	Bus-voorziening	Halte-voorziening	Bus-voorziening	Halte-voorziening
ETW bibeko 30 km/u ⁽²⁾	Geen	Rijbaan	Geen	Rijbaan	Geen	Rijbaan
ETW bubeko 60 km/u ⁽³⁾	Geen	Haltekom	Geen	Rijbaan	Geen	Rijbaan
GOW30 bibeko 30 km/u ⁽⁴⁾	Geen	Rijbaan	Geen	Rijbaan	Geen	Rijbaan
GOW50 bibeko 50 km/u	HOV-busbaan	Busbaan	Geen	Haltekom	Geen	Haltekom
GOW80 bubeko 80 km/u	HOV-busbaan	Busbaan	Geen	Haltekom	Geen	Haltekom

Bovenstaande tabel bevat de belangrijkste uitgangspunten. Zie bijlage B3 voor een nadere toelichting en de maatvoering van de diverse busvoorzieningen.

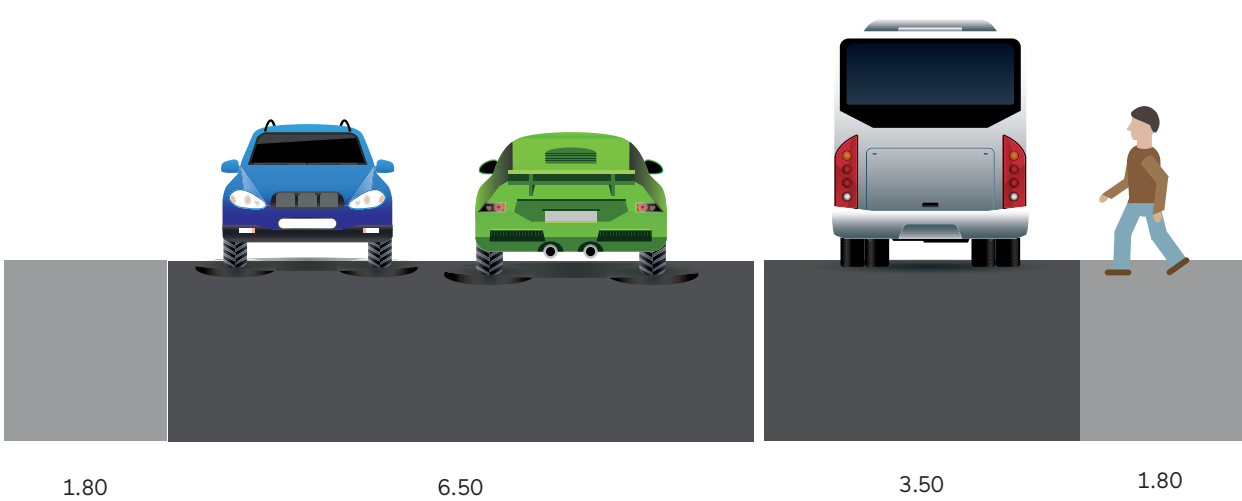


2.3 Voorbeeld dwarsprofielen openbaar vervoer netwerk



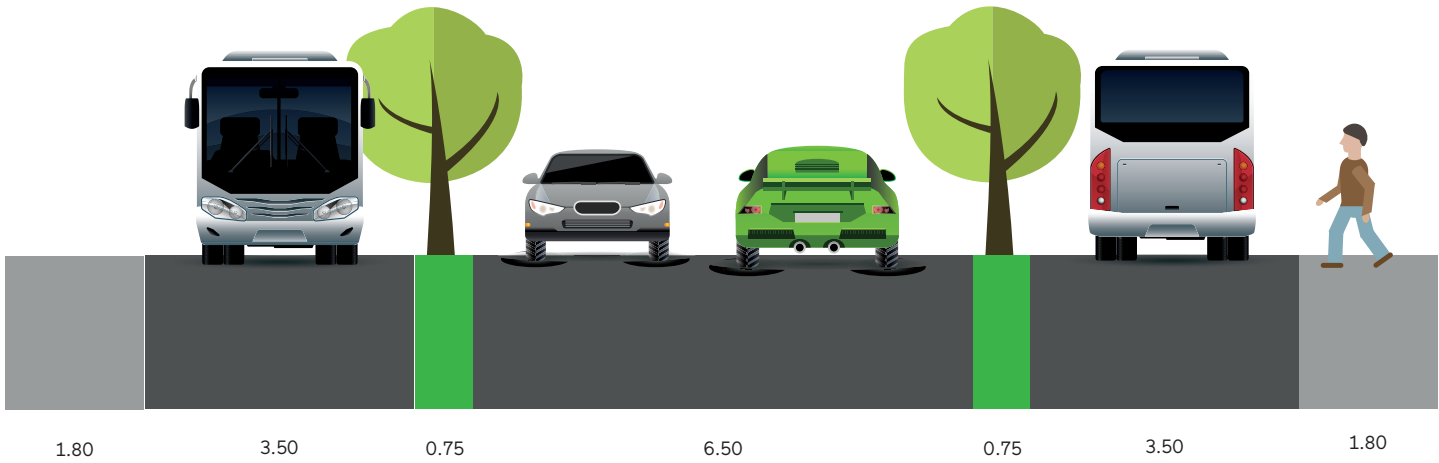
Busbaan HOV: enkelzijdig, in twee richtingen bereden

Langs gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50 km/u



Busstrook verbindende of regionale lijn: enkelzijdig, in één richting bereden

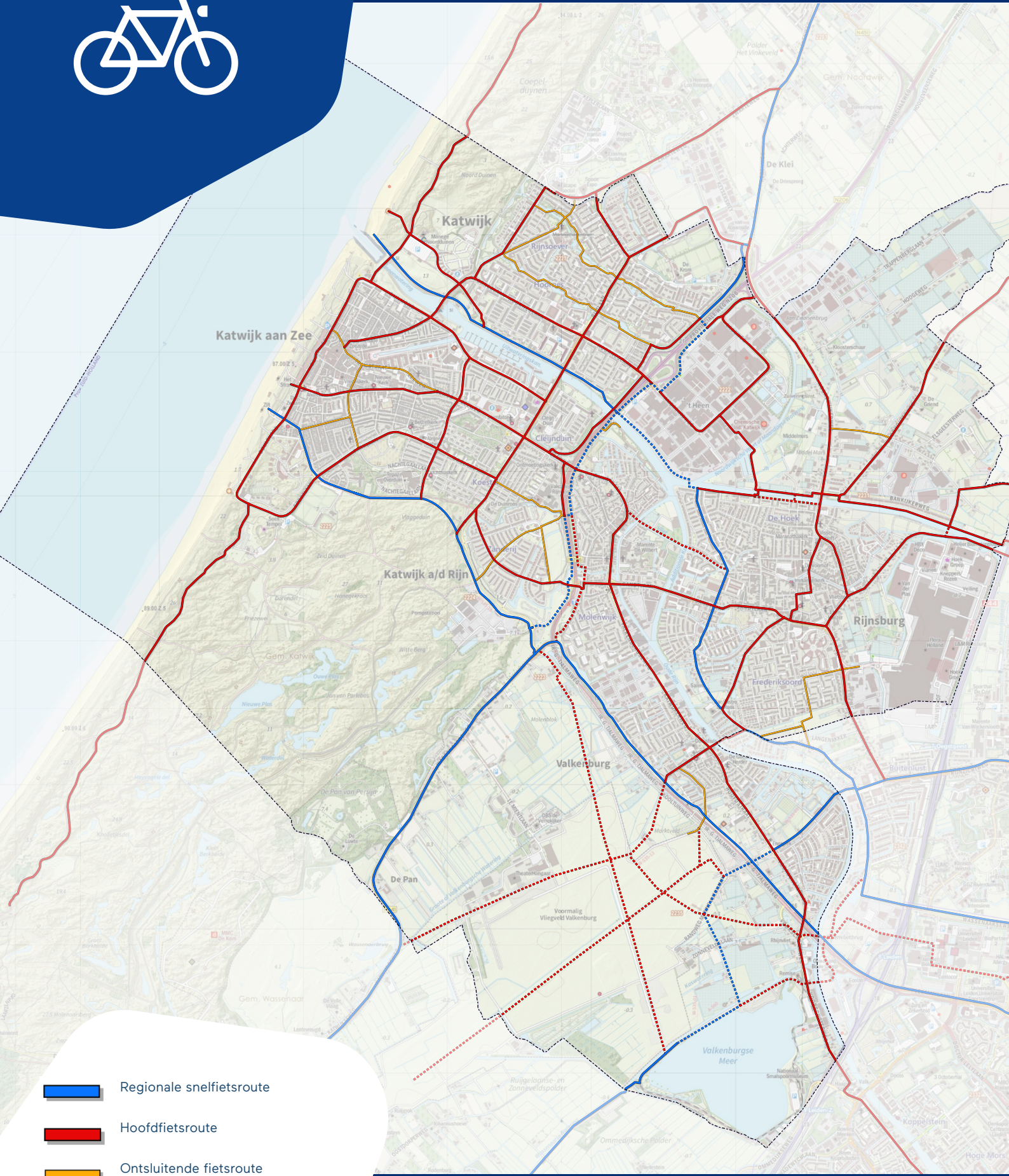
Langs gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50 km/u



Busbaan verbindende of regionale lijn: tweezijdig, in één richting bereden

Langs gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50 km/u





3. Utilitair fietsnetwerk

3.1 Uitgangspunten utilitair fietsnetwerk

Het utilitaire fietsnetwerk van Katwijk is een verfijning van het fietsnetwerk dat is vastgesteld in de Katwijkse Agenda Mobiliteit aangevuld met de regionale doorfietsroutes van het provinciale fietsnetwerk.

De **regionale doorfietsroutes** maken onderdeel uit van het provinciale fietsnetwerk en verbinden Katwijk met de omliggende gemeenten Noordwijk, Teylingen, Leiden en Wassenaar. **De hoofdfietsroutes** verbinden de verschillende kernen en wijken van de gemeente Katwijk met elkaar. **De ontsluitende routes** ontsluiten de woonwijken richting de hoofdroutes en regionale doorfietsroutes. De ontsluitende routes zijn nog onderdeel van een verdere studie. De prioritering leggen we bij de regionale- en hoofdfietsroutes.

3.2 Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor voldoende comfort en veiligheid streven we naar de optimale fietsvoorzieningen per niveau van het fietsnetwerk per wegcategorie.

	Verkeers-intensiteit (mvt/etm)	Regionale doorfietsroute	Hoofd fietsroute	Ontsluitende route	Geen onderdeel fietsnetwerk
ETW bibeko 30 km/u	< 4.000	Fietsstraat	Gemengd ⁽¹⁾ Fietsstraat ⁽²⁾	Gemengd ⁽³⁾ Fietsstraat ⁽⁴⁾	Gemengd
	> 4.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
ETW bubeko 60 km/u	< 2.000	Fietspad	Gemengd ⁽⁵⁾ Fietspad ⁽⁵⁾ Fietsstraat ⁽⁶⁾	Gemengd ⁽⁷⁾ Fietspad ⁽⁸⁾ Fietsstraat ⁽⁶⁾	Gemengd
	2.000 - 3.000	Fietspad	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)
	> 3.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW30 (9) bi-beko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad

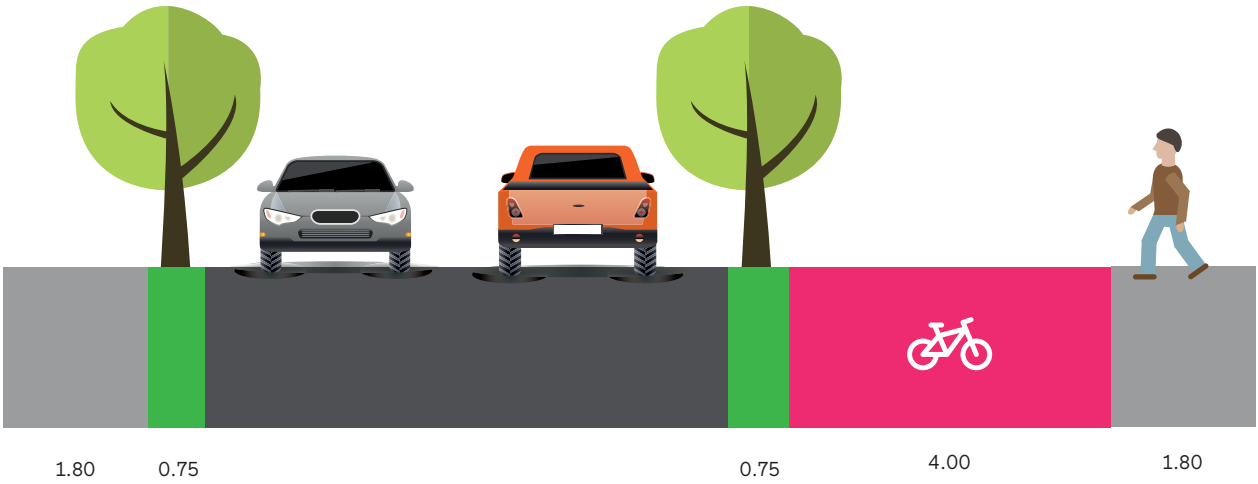
Bovenstaande tabel bevat de belangrijkste uitgangspunten. Zie bijlage B4 voor een nadere toelichting (o.a. voetnoten) en de maatvoering van de diverse fietsvoorzieningen.

3.3 Voorbeeld dwarsprofielen fietsnetwerk



Fietspad: tweezijdig, in één richting bereden

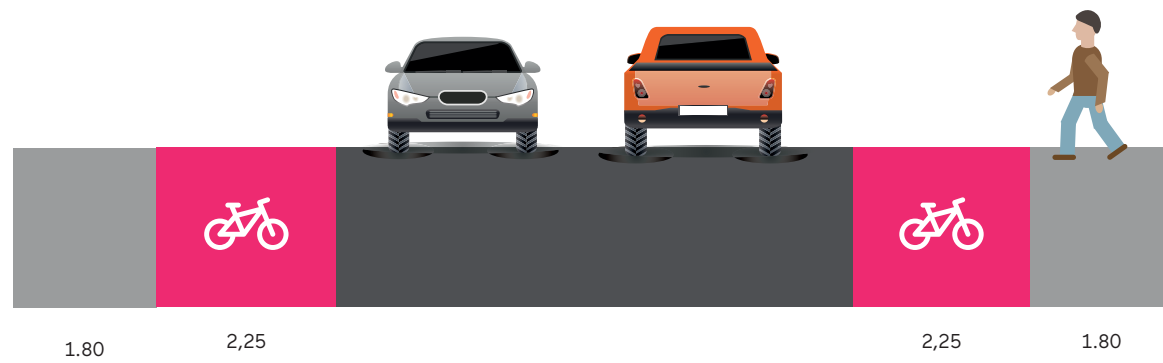
Onderdeel fietsnetwerk, 150 – 750 fietsers per uur



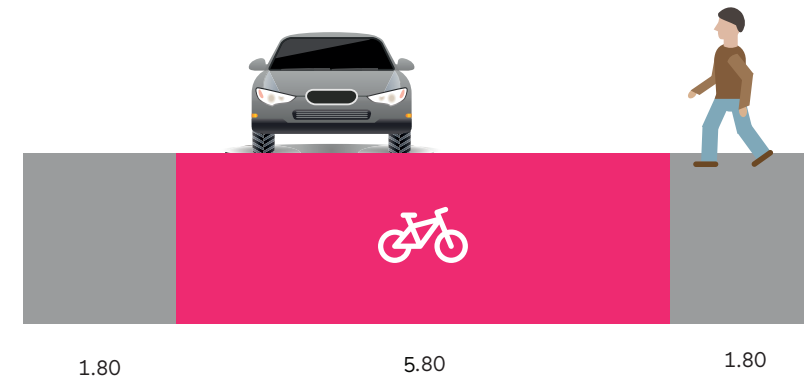
Fietspad: enkelzijdig, in twee richtingen bereden

Onderdeel regionale- of hoofdfietsroute, 150 – 350 fietsers per uur





Fietsstrook: tweezijdig, in één richting bereden (ideaal profiel)



Fietsstraat: in twee richtingen bereden (ideaal profiel)





- Landelijke Fietsroute (LF-route)
- Knooppuntroute
- Geplande nieuwe recreatieve route

4. Recreatief fietsnetwerk

4.1 Uitgangspunten recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk van Katwijk is gebaseerd op knooppuntenroutes voor fietsers en de Langeafstand Fietsroutes (LF-routes). Deze routenetwerken worden beheerd door Stichting TOP Routenetwerken. Het beheer van de fietspaden gebeurt door gemeente Katwijk.

4.2 Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor voldoende comfort en veiligheid streven we naar de optimale fietsvoorzieningen van de recreatieve fietsroutes per wegcategorie. Wanneer over dezelfde weg zowel een utilitaire- als een recreatieve fietsroute komt, prevaleren de inrichtingseisen van de utilitaire fietsroute.

	Verkeers-intensiteit (mvt/etm)	Recreatieve fietsroute
ETW bibeko 30 km/u	< 4.000	Gemengd
	> 4.000	Fietspad
ETW bubeko 60 km/u	< 2.000	Gemengd
	> 2.000	Fietspad
GOW30 bibeko 30 km/u ⁽¹⁾	n.v.t.	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	brom) fietspad

Bovenstaande tabel bevat de belangrijkste uitgangspunten. Het type fietsvoorziening is ook afhankelijk van de intensiteit van het fietsverkeer en het autoverkeer. Zie bijlage B5 voor een nadere toelichting (o.a. voetnoten) en de maatvoering van de diverse fietsvoorzieningen.





5. Loopnetwerk

5.1 Uitgangspunten loopnetwerk

De utilitaire hoofdroutes voor voetgangers verbinden de belangrijkste locaties binnen gemeente Katwijk met elkaar. Met utilitair bedoelen we de routes die mensen lopen voor hun dagelijkse verplaatsingen, bijvoorbeeld naar school, werk of supermarkt. Het loopnetwerk van Katwijk komt overeen met het loopnetwerk dat is vastgesteld in de Katwijkse Agenda Mobiliteit. Deze routes worden op een hoog niveau onderhouden en houden we vrij van obstakels.

Het loopnetwerk zal de komende periode verder uitgewerkt worden waarbij aansluiting gezocht wordt op verschillende belangrijke routes.

Daarnaast zijn de recreatieve wandelroutes opgenomen in de netwerkkaart op basis van het wandelknooppunten netwerk en de Lange Afstand Wandelroutes (LAW-routes).

5.2 Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor een goed toegankelijk loopnetwerk gaan we uit van de onderstaande ontwerputgangspunten voor aanliggende trottoirs en vrijliggende looppaden.

	Breedte trottoir (min.)	Breedte trottoir (wens: ten minste)	Breedte looppad (min.)	Breedte looppad (wens: ten minste)	Obstakelvrije ruimte (min.) ⁽¹⁾
Hoofdroute voetgangers	1,80	2,40	1,80	2,40	1,20
Recreatieve wandelroute	1,50	2,00	1,50	2,00	0,90
Geen onderdeel loopnetwerk	1,80	2,00	1,80	2,00	0,90

(1) ≥ 0,90 m bij puntvernaauwing over een lengte van max. 0,50 m. ≥ 1,20 m bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m



Bijlagen

B1 Beleidskeuzes KAM

Voetganger

- Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte is de voetganger (naast fiets) uitgangspunt;
- Extra aandacht voor jongeren, ouderen en mensen met een beperking;
- Het voetgangersnetwerk is veilig en niet doorbroken;
- Trottoirs zijn vrij van onnodige obstakels en toegankelijk voor mindervaliden, blinden en slechtzienden;
- De hoogteverschillen zijn minimaal (geen hoge stoepranden);
- Er zijn goede rust- en ontmoetingsmogelijkheden in de openbare ruimte.

Fiets

- Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte is de fiets (naast de voetganger) uitgangspunt;
- Fietsroutes zijn korter dan autoroutes, ontbrekende schakels worden aangepakt;
- Snelfietsroutes moeten een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn tot 15 km woon-werkafstand;
- Aandacht voor comfort: egale verharding in plaats van tegels, ruime boogstralen, voldoende opstelruimte en korte wachttijden bij verkeerslichten;
- Aantrekkelijk ingerichte ruimte voor fietsparkeren (winkels en voorzieningen) en fietsenstalling (OV) waar vraag is;
- Meer ruimte voor gescheiden fietspaden: alle 50 km/u en hoger wegen hebben in principe vrij liggende fietspaden.

Openbaar vervoer

- Het openbaar vervoer moet een aantrekkelijk alternatief bieden voor de auto, met name in het woon-werkverkeer;
- Alle wijken moeten goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer;
- Ketenmobiliteit wordt bevorderd door fietsparkeren en P+R bij haltes;
- Bestaande haltes worden zo nodig opgewaardeerd (beschutting, zitplaatsen, dynamische reisinformatie);
- Bij een volgende concessie verlangt Katwijk zero-emissie voertuigen;
- Een schaalsprong naar lightrail om Katwijk te verbinden met station Leiden Centraal is het doel voor de langere termijn.

Auto

- Voor regionale verbindingen en voor de economische as wordt bereikbaarheid per auto goed geregeld: er wordt een robuust regionaal hoofdwegennet uitgewerkt;
- In kernen en woongebieden is de auto te gast; regionaal doorgaand autoverkeer wordt er geweerd en de inrichting is autoluw waar mogelijk;
- Autoverkeer in woongebieden is dienstbaar aan leefbaarheidsdoelstellingen.

Goederenvervoer

- Goederenvervoer agrarische sector en bedrijventerreinen wordt gefaciliteerd;
- Goederenverkeer wordt geweerd uit de kernen en woongebieden;
- Schone en stille vormen van distributie worden gestimuleerd.

Parkeren

- Het parkeeraanbod is evenwichtig met een rechtvaardige verdeling van kosten;
- Het aantal auto's in de openbare ruimte moet worden terug gedrongen (rijdend en stilstaand);
- In leefgebieden wordt een goede balans aangeboden tussen autoparkeren en leefbaarheid (ruimte voor gezond bewegen, voor groen, voor spelen);
- Gereguleerd parkeren (betaald, blauwe zone en vergunningen) moet gebruikersvriendelijk zijn en uitgevoerd met een eenvoudige en efficiënte bedrijfsvoering.

Veiligheid

- Het aantal verkeersongevallen moet zoveel mogelijk gereduceerd worden (maak een punt van nul);
- In het op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid worden doelstellingen uitgewerkt voor de inrichting van de infrastructuur, gedrag (educatie en voorlichting) en handhaving;
- Alle te nemen maatregelen in de openbare ruimte worden getoetst op verkeersveiligheid.

B2: Wegcategorisering

Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor veilige en betrouwbare verkeersafwikkeling met zo min mogelijk overlast voor de omgeving stellen we onderstaande kwaliteitseisen voor de inrichting van de verschillende categorieën wegen, gebaseerd op de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Opmerking:

- (1) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk.
- (2) Bij één rijstrook per richting 3,25 - 3,50 m, bij twee rijstroken of meer per richting 3,25 m.
- (3) Uitgaande van kant- of uitwijkstrook en geen fiets/suggestiestrook
- (4) 8,50m bij één rijstrook per richting en 15,00 meter bij twee rijstroken per richting.

	Afkorting		ETW bibeko	ETW bubeko	GOW30 bibeko (1)	GOW50 bibeko	GOW80 bubeko
Kwaliteitseisen	Vmax	km /u	30	60	30	50	80
	Wegkanten		Trottoirband	Geen of Onderbroken markering	Trottoir-band	Trottoir-band	Onderbroken
	Rijrichtingscheiding		Geen	Geen	Dubbel of berm	Dubbel of berm	Dubbel of berm
	Verhardingsbreedte rijstrook (in meter) minimaal profiel	m	2,40	1,75	2,90 - 3,50	2,90 - 3,50	2,75
	Verhardingsbreedte rijstrook (in meter) optimaal profiel	m	2,90	2,25	3,25 (2)	3,25 (2)	2,75
	Minimale breedte rijrichtingscheiding (incl. markering)	m	N.v.t.	N.v.t.	0,10	0,10	0,45
	Optimale breedte rijrichtingscheiding (incl. markering)	m	N.v.t.	N.v.t.	1,50	1,50	1,10
	Verhardingsbreedte rijbaan minimaal profiel (incl. evt. tussenberm)	m	4,80	4,20 (3)	5,90	5,90	6,85
	Verhardingsbreedte rijbaan optimaal profiel (incl. evt. tussenberm)	m	5,80	5,50 (3)	6,60	8,50 -15,00 (4)	7,50
	Obstakelvrije afstand minimaal profiel	m	0,60	1,50	0,60	0,60	4,50
	Obstakelvrije afstand optimaal profiel	m	0,60	2,50	1,50	1,50	6,00
	Parkeervoorziening minimaal profiel		Langs , 2m / haaks 5,13m	Geen	Langs, ≥2,30m	Langs, ≥2,30m	Geen
	Parkeervoorziening optimaal profiel		Langs, 2m	Langs, 2m	Geen	Geen	Geen
	Breedte asmarkering	m	N.v.t.	N.v.t.	0,10	0,10	0,15
	Breedte kantmarkering	m	N.v.t.	0,10	N.v.t.	N.v.t.	0,15
	Breedte redresseerstrook (excl. markering)	m	N.v.t.	0,25 - 0,40	N.v.t.	N.v.t.	0,30
	Breedte vluchtruimte		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	2,45

B3: Openbaar vervoer netwerk

Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor een snelle, betrouwbare en comfortabele busverbindingen en een goede toegankelijkheid van de bus stellen we onderstaande eisen aan de positie van de bus op de weg, waarbij we zijn uitgegaan van een optimale situatie. Daar waar de optimale situatie ten aanzien van de inpassing van een HOV-busbaan niet haalbaar is, moet maatwerk worden genomen.

	HOV-lijn	Verbindende buslijn	Ontsluitende buslijn
ETW bibeko 30 km/u	Geen	Geen	Geen
ETW bubeko 60 km/u	Geen	Geen	Geen
GOW30 bibeko 30 km/u (1)	Geen	Geen	Geen
GOW50 bibeko 50 km/u	HOV-busbaan	Geen	Geen
GOW80 bubeko 80 km/u	HOV-busbaan	Geen	Geen

(1) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk.

In de navolgende tabel staan de (optimale) benodigde breedtes voor de rijstroken en rijbanen als onderdeel van het busnetwerk. Daar waar een bus gebruik maakt van de betreffende wegcategorie gelden onderstaande inrichtingseisen in plaats van de inrichtingseisen uit bijlage B6.

		Omschrijving	HOV-lijn	Verbindende buslijn	Ontsluitende buslijn
Kwaliteitseisen	Rijstrookbreedte per wegca- tegorie (m)	ETW bibeko	3,25	3,25	3,25
		ETW bubeko	3,00	3,00	3,00
		GOW30 bibeko (1)	3,50	3,50	3,50
		GOW50 bibeko	3,60 (2)	3,50 (3)	3,50 (3)
		GOW80 bubeko	3,25	3,25	3,25
	Rijbaanbreedte rij- baan/HOV-busbaan per wegcategorie (m)	ETW bibeko	6,50	6,50	6,50
		ETW bubeko	6,00	6,00	6,00
		GOW30 bibeko (1)	7,10	7,10	7,10
		GOW50 bibeko	7,30	8,50 -15,00 (5)	8,50 -15,00 (5)

opmerking:

- (1) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk.
- (2) 3,60 meter bij HOV-busbaan middenligging en 4,00 meter bij HOV-busbaan zijligging
- (3) 3,50 meter bij één rijstrook per richting en 3,25 meter bij twee of meer rijstroken per richting
- (4) Inclusief eventuele markering en tussenberm
- (5) 8,50 meter bij één rijstrook per richting en 15,00 meter bij twee rijstroken per richting

Ten aanzien van de inrichting van de rijbaan zijn verticale snelheidsremmers op de rijbaan als onderdeel van het HOV-netwerk niet toegestaan. Op het reguliere busnet is dit wel denkbaar op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/u) met als voorwaarde dat de verticale snelheidsremmers worden voorzien van 50 km/u taluds of uitgevoerd als busvriendelijke drempel (bv. Maldense drempel).

Bij de inrichting van de bushaltes moeten de navolgende kwaliteitseisen worden gehanteerd om de bushaltes bereikbaar en toegankelijk te houden.

Categorie	Wegcategorie		ETW bibeko			GOW30 bibeko (1)			GOW50 bibeko		
	Afkorting busnetwerk		HOV	Verb	Onts.	HOV	Verb	Onts.	HOV	Verb	Onts.
Kwaliteitseisen	Voorziening		Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Bus-baan	Halte-kom	Halte-kom
	Lengte bushalte (in meter) bij buslengte	12m	N.v.t.	13,00	13,00	N.v.t.	13,00	13,00	N.v.t.	8,00	8,00
		15m	N.v.t.	16,00	16,00	N.v.t.	16,00	16,00	N.v.t.	12,00	12,00
		18m	22,00	18,00	18,00	22,00	18,00	18,00	22,00	16,00	16,00
		24m	N.v.t.	25,00	25,00	N.v.t.	25,00	25,00	N.v.t.	22,00	22,00
	Verlaagde rechtstand	m	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	4,00	4,00
	Breedte haltehalven	m	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	3,00	3,00
	Tussenberm	m	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Perronhoogte	cm	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20
	Inrijhoek		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	1:8	1:8
	Uitrijhoek		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	1:5	1:5
	Perronbreedte	m	3,30 (2)	2,50	2,50	3,30 (2)	2,50	2,50	3,30 (2)	2,50	2,50
	Spleetbreedte	cm	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
	Barrièrevrije doorgang	m	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
	Vrije doorgang rolstoel en uitschuifplaat	m	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	Doorloophoogte	m	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
	Maximale afstand wachtruimte - perron	m	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00

Opmerking:

- (1) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk.
- (2) Voor een normale R-net halte 3,30 meter en een stadshalte 3,00 meter

Bij de inrichting van de bushaltes moeten de navolgende kwaliteitseisen worden gehanteerd om de bushaltes bereikbaar en toegankelijk te houden.

Categorie	Wegcategorie		ETW bubeko			GOW80 bubeko		
	Afkorting busnetwerk		HOV	Verb	Onts.	HOV	Verb	Onts.
Kwaliteitseisen	Voorziening		Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan	Rij-baan
	Lengte bushalte (in meter) bij buslengte	12m	N.v.t.	13,00	13,00	N.v.t.	22,00	22,00
		15m	N.v.t.	16,00	16,00	N.v.t.	22,00	22,00
		18m	22,00	18,00	18,00	22,00	36,00	36,00
		24m	N.v.t.	25,00	25,00	N.v.t.	48,00	48,00
	Verlaagde rechtstand	m	4,00	N.v.t.	N.v.t.	4,00	N.v.t.	N.v.t.
	Breedte haltehalven	m	3,00	N.v.t.	N.v.t.	3,00	3,00	3,00
	Tussenberm	m	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Perronhoogte	cm	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20	18-20
	Inrijhoek		1:8	N.v.t.	N.v.t.	1:8	1:8,3	1:8,3
	Uitrijhoek		1:5	N.v.t.	N.v.t.	1:5	1:10	1:10
	Perronbreedte	m	3,30 (1)	2,50	2,50	1,80	2,50	2,50
	Spleetbreedte	cm	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
	Barrière vrije doorgang	m	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
	Vrije doorgang rolstoel en uitschuifplaat	m	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	Doorloophoogte	m	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
	Maximale afstand wachtruimte - perron	m	10,50	8,00	8,00	10,50	8,00	8,00

Opmerking:
(1) Voor een normale R-net halte 3,30 meter en een stadshalte 3,00 meter

B4: Utilitair fietsnetwerk

Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor voldoende comfort en veiligheid streven we naar de optimale fietsvoorzieningen per niveau van het fietsnetwerk per wegcategorie. In onderstaande tabel zijn de optimale inrichtingselementen voor fietsers weergegeven, maar deze inrichtingselementen zijn afhankelijk van intensiteiten, zie hiervoor de bijbehorende voetnoten.

	Verkeers-intensiteit (mvt/etm)	Regionale doorfietsroute	Hoofd fietsroute	Ontsluitende route	Geen onderdeel fietsnetwerk
ETW bibeko 30 km/u	< 4.000	Fietsstraat	Gemengd (1) Fietsstraat (2)	Gemengd (3) Fietsstraat (4)	Gemengd
	> 4.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
ETW bubeko 60 km/u	< 2.000	Fietspad	Gemengd (5) Fietspad (5) Fietsstraat (6)	Gemengd (7) Fietspad (8) Fietsstraat (6)	Gemengd
	2.000 - 3.000	Fietspad	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)
	> 3.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW30 (9) bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad

- (1) bij aantal fietsers < 50% het aantal motorvoertuigen
- (2) bij aantal fietsers >= 50% het aantal motorvoertuigen
- (3) bij minder dan 750 fietsers per etmaal
- (4) bij meer dan 750 fietsers per etmaal
- (5) bij meer motorvoertuigen dan fietsers
- (6) bij meer fietsers dan motorvoertuigen
- (7) bij minder dan 500 fietsers per etmaal
- (8) bij meer dan 500 fietsers per etmaal
- (9) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk

Voor het toepassen van een fietsstraat verwijzen we naar de "Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom"

De invulling van de fietsvoorzieningen is in onderstaande tabel beschreven:

			Regionale fietsroute	Hoofd fiets route	Ontsluitende route	Geen onder- deel fiets- netwerk
Kwaliteitseisen Eisen inrichting fietsvoorzieningen	Breedte vrijliggend fietspad één richting (m)	0 – 150 fts/h (één richting)	3,00	2,50	2,00	2,00
		150 –750 fts/h (één richting)	3,00	3,00	3,00	2,50
		> 750 fts/h (één richting)	4,00	4,00	4,00	3,50
	Breedte vrijliggend fietspad twee richtingen (m)	0 – 50 fts/h (twee richtingen)	4,00	3,00	3,00	3,00
		50 – 150 fts/h (twee richtingen)	4,00	3,00	3,00	3,00
		150 – 350 fts/h (twee richtingen)	4,00	4,00	3,50	3,50
		> 750 fts/h (twee richtingen)	5,00	4,50	4,50	4,50
	Breedte fiets- straat (m)	Minimaal	3,60	3,60	3,60	3,60
		Ideaal	4,80	4,80	4,80	4,80
	Breedte fiets- strook (m)	Minimaal	N.v.t.	1,70	1,70	1,70
		Ideaal	N.v.t.	2,25	2,25	2,25
	Obstakelvrije ruimte (m)	Minimaal	0,625	0,625	0,625	0,625
		Ideaal	1,50	0,75	0,75	0,75
	Kantopsluiting	Minimaal	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht
		Ideaal	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak
	Verharding		Gesloten	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Aanwezigheid paaltjes		Nee	Nee	Nee	Nee

B5: Recreatief fietsnetwerk

Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor voldoende comfort en veiligheid streven we naar de optimale fietsvoorzieningen van de recreatieve fietsroutes per wegcategorie.

	Verkeers-intensiteit (mvt/ etm)	Recreatieve fietsroute
ETW bibeko 30 km/u	< 4.000	Gemengd
	> 4.000	Fietspad
ETW bubeko 60 km/u	< 2.000	Gemengd
	2.000 - 3.000	Fietspad
	> 3.000	Fietspad
GOW30 bibeko 30 km/u (1)	n.v.t.	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	brom) fietspad

(1) Voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Katwijk.

De invulling van de recreatieve fietsvoorzieningen staat in onderstaande tabel:

			Regionale fietsroute
Kwaliteitseisen Eisen inrichting fietsvoorzieningen	Breedte vrijliggend fietspad één richting (m)	0 – 150 fts/h (één richting)	2,00
		150 – 750 fts/h (één richting)	2,50
		> 750 fts/h (één richting)	3,50
	Breedte vrijliggend fietspad twee richtingen (m)	0 – 50 fts/h (twee richtingen)	3,00
		50 – 150 fts/h (twee richtingen)	3,00
		150 – 350 fts/h (twee richtingen)	3,50
		> 750 fts/h (twee richtingen)	4,50
	Breedte fietsstraat (m)	Min.	4,50
		Opt	5,80
	Breedte fietsstrook (m)	Min.	1,70
		Opt	2,25
	Verharding		Gesloten
	Aanwezigheid paaltjes		Nee

B6: Loopnetwerk

Ontwerputgangspunten

Om te zorgen voor een goed toegankelijk loopnetwerk gaan we uit van de onderstaande ontwerputgangspunten. Een trottoir is onderdeel van het wegprofiel en bevindt zich doorgaans direct langs de rijbaan of een fietspad. Een looppad betreft een vrijliggende voorziening voor voetgangers.

	Breedte trottoir (min.)	Breedte trottoir (wens)	Breedte looppad (min.)	Breedte looppad (wens)	Obstakelvrije ruimte (min.) ⁽¹⁾
Hoofdroute voetgangers	1,80	2,40	1,80	2,40	1,20
Recreatieve wandelroute	1,20	1,80	1,20	1,80	0,90
Geen onderdeel loopnetwerk	1,50	1,80	1,20	1,80	0,90

(1) ≥ 0,90 m bij puntvernauwing over een lengte van max. 0,50 m. ≥ 1,20 m bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m

Dit is een uitgave van de gemeente Katwijk

Gemeente Katwijk

Koningin Julianalaan 3

2224 EW Katwijk

