

Mobiliteitsplan Woensdrecht 2026-2030



Deel C: Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	3
Inleiding	3
Hoofdstuk 2	4
Bereikbaarheid	4
2.1 Aanleiding	4
2.2 Aanpak	5
2.3 Netwerken	14
Hoofdstuk 3	25
Toegankelijkheid	25
3.1 Aanleiding	25
3.2 Aanpak	25
Bijlage 1	27
Inrichtingskenmerken wegen	27
Bijlage 2	29
Inrichtingskenmerken fietsstraat	29

Hoofdstuk 1

Inleiding

De gemeente Woensdrecht werkt aan een toekomstbestendige, veilige en inclusieve mobiliteit. Daarbij staan in dit deel van het Mobiliteitsplan twee hoofdthema's centraal: bereikbaarheid en toegankelijkheid. Deze thema's raken alle inwoners en vormen de basis voor mobiliteitskeuzes, verkeersveiligheid en leefkwaliteit in de kernen en het buitengebied van onze landelijke gemeente. In een landelijke gemeente als Woensdrecht, met 5 dorpen en in enkele gevallen beperkte voorzieningen per dorp, is het van belang dat iedereen zich zelfstandig en efficiënt kan verplaatsen. Hierbij wordt geen onderscheidt gemaakt naar leeftijd of fysieke beperking.

In dit document worden de ambities op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid uitgewerkt. We bouwen voort op eerder vastgesteld beleid, zoals het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2021-2025 en het Beleidsplan Wegen 2024-2027. Tegelijkertijd spelen we in op nieuwe ontwikkelingen zoals de toenemende druk op infrastructuur, de overgang naar gedeelde mobiliteit en vergrijzing.

De hoofdstukken zijn opgebouwd volgens de structuur Aanleiding-Aanpak. Daarbij wordt per modaliteit of beleidsaspect toegelicht waarom het thema belangrijk is en hoe we het gaan aanpakken. Zo ontstaat een helder en uitvoerbaar kader voor het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid in de gemeente Woensdrecht met oog voor veiligheid, duurzaamheid en sociale inclusie.

Hoofdstuk 2

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid speelt binnen de gemeente Woensdrecht een belangrijke rol. In het verleden zijn het GVVP 2021-2025 en het Beleidsplan wegen 2024-2027 vastgesteld. Hierin zijn de lijnen en ambities met betrekking tot bereikbaarheid en verkeer voor de komende jaren vastgelegd. Hier sluiten we verder op aan. Binnen het hoofdstuk bereikbaarheid is een toekomstbestendig wegencategoriseringsplan opgenomen met aandacht voor de toekomstige uitdagingen en ontwikkelingen in Woensdrecht.

2.1 Aanleiding

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van 2021-2025 is de voorganger van het Mobiliteitsplan. In dit plan is per vervoersmodaliteit een visie met bijbehorende ambities uitgewerkt. Hieronder blikken we kort terug op de visie en ambities die binnen dit plan zijn opgenomen.

Visie

Woensdrecht ligt als landelijke gemeente tussen verschillende steden als Bergen op Zoom, Roosendaal en Antwerpen in. Relatief gezien neemt de auto binnen de gemeente Woensdrecht een dominante positie in. Binnen het GVVP is een wensbeeld voor mobiliteit beschreven. De gemeente wil het gebruik van andere vervoerswijzen stimuleren door de netwerken hiervan te verbeteren en optimaliseren. Op deze manier worden goede verplaatsingsalternatieven geboden voor het gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt een breder mobiliteitsnetwerk gefaciliteerd om zo de leefkwaliteit in de kernen en woonwijken te versterken. Doorgaand verkeer maakt gebruik van wegen die hier wél voor geschikt zijn, terwijl in de kernen en wijken alleen verkeer rijdt dat hier een herkomst of bestemming heeft.

Ambities

Per vervoersmodaliteit zijn verschillende ambities vastgelegd. Voor het gemotoriseerd verkeer ligt de focus op het op verantwoorde wijze faciliteren van het autoverkeer. Een eerste stap was de actualisatie van het verkeersmodel van de Regio West-Brabant. Hiermee zijn belangrijke inzichten verkregen in de verkeersstromen binnen de gemeente Woensdrecht. Verder is een monitoringsprogramma opgezet voor verkeersgegevens, is een flink deel van de verkeersborden gesaneerd en wordt in afstemming met de Regio West-Brabant doorlopend afgestemd over de monitoring en acties met betrekking tot doorstroming en verkeersveiligheid. Dit vindt plaats via het RVT (Regionaal Verkeerskundig Team) overleg dat regelmatig plaatsvindt.

Ambities vrachtverkeer

Voor vrachtverkeer wordt veel belang gehecht aan de bereikbaarheid van bedrijven. De gemeente streeft er dan ook naar deze bereikbaarheid in de toekomst te borgen. Tegelijkertijd mag dit niet ten koste gaan van de leefbaarheid in woongebieden. De ambitie is om vracht(sluip)verkeer te weren in verblijfsgebieden. Verder worden de verkeersstromen voor zwaar verkeer doorlopend gemonitord en toekomstige maatregelen getroffen. Ten slotte is de gemeente een intentieverklaring aangegaan met de Regio West-Brabant en de Brabantse Wal gemeenten om kansrijke locaties voor vrachtwagen parkeren in beeld te brengen.

Ambities landbouwverkeer

Landbouwverkeer is op veel plekken binnen de gemeente welkom en maakt onderdeel uit van het dagelijks verkeer. Op de meeste routes wordt landbouwverkeer gefaciliteerd, zowel in de buitengebieden als op bepaalde routes binnen de kernen. In het buitengebied is daarnaast de ambitie opgenomen om onderzoek te doen naar bermschade op smalle wegen, zodat knelpunten inzichtelijk worden en maatregelen gericht kunnen worden ingezet.

Ambities openbaar vervoer

De ambities in het Openbaar Vervoer zijn gericht op het verbeteren en onderzoeken van ontbrekende schakels binnen het OV-netwerk. Verder wordt de invulling en uitwerking van een HUB-locatie en de samenwerking met de vervoerders en de Brabantse Wal gemeenten benoemd.

Ambities fietsverkeer

Fietsverkeer wordt met het oog op duurzaamheid en kwetsbaarheid als één van de belangrijkste vervoersmodaliteiten beschouwd. Maatregelen moeten leiden tot het aantrekkelijker en veiliger maken van fietsen. De ambities zijn gericht op het verbreden van fietspaden, het realiseren van fietsparkeervoorzieningen en het onderzoeken van een kansrijke snelfietsroute (Bergen op Zoom – België). De resultaten van dit onderzoek worden momenteel verder uitgewerkt.

Ambities voetgangers

Voetgangers en rolwagens zijn een andere belangrijke doelgroep. Vrijwel iedereen binnen de gemeente is immers voetganger of gebruiker van een rolwagen. In het GVVP wordt belang gehecht om ruimte te geven aan de voetganger bij onderhoud en herstructurering van wegen.

2.2 Aanpak

Door de toenemende druk op infrastructuur wordt het belang van een duidelijke wegcategorisering steeds belangrijker. Nieuwe ontwikkellocaties en bevolkingsgroei leiden tot meer verkeer op de weg. Steeds vaker moeten hogere verkeersintensiteiten worden opgevangen bij een ongewijzigde weginrichting. Op een zeker moment leidt dit tot een situatie waarbij de wegcapaciteit wordt bereikt of overschreden. In dat geval is niet langer sprake van een efficiënte en veilige verkeersafwikkeling. Een ander aandachtspunt hierbij zijn de zogenoemde 'grijze wegen'. Dit zijn wegen waarbij de inrichting afwijkt van de beoogde wegfunctie. Voor langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers maar ook gemotoriseerd verkeer is dit een knelpunt. De verschillende gebruikersgroepen binnen het verkeer komen immers veelvuldig met elkaar in contact. Bij onregelmatigheden in de wegenstructuur is de kans op onverwacht verkeersgedrag ook groter.

Risicogestuurde aanpak

Binnen veel Nederlandse gemeenten is inmiddels sprake van een risicogestuurde aanpak waarbij ingezet wordt op het vergroten van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De gemeente Woensdrecht wil met de wegcategorisering aansluiten op de aanpak en daarbij ambities voor gebruikers van de verschillende vervoersmodaliteiten vastleggen. Het doel is om een verkeersnetwerk te creëren dat voldoet aan de behoeften van alle soorten weggebruikers en past binnen de schaalgrootte van de gemeente Woensdrecht. Het wegcategoriseringsplan zet in op de transitie van verkeersstraten naar leefbare straten waarin alle verkeersdeelnemers zich veilig voelen. Waar een stromingsfunctie niet noodzakelijk is wordt de maximumsnelheid afgewaardeerd. De focus ligt op het creëren van herkenbare en leesbare wegen op basis van duidelijk afgebakende wegcategorieën. Dit brengt structuur aan in de functie, vormgeving en gebruik van de wegenstructuur.

Wegfuncties

Het wegennet verbindt kernen en gebieden met elkaar om uitwisseling van verkeer mogelijk te maken. Bij het combineren van deze aspecten ontstaat vaak een spanningsveld tussen weggebruikers die door willen rijden en langzaam verkeer dat op straat rijdt en verblijft.

Met behulp van de wegcategorisering wordt sturing gegeven aan dit spanningsveld. Kernen en gebieden worden onderling met elkaar verbonden door middel van het hoofdwegennet. Dit hoofdwegennet heeft voornamelijk een stromingsfunctie. Binnen de woonkernen en buitengebieden speelt de verblijfsfunctie juist een belangrijke rol. Daartussen bevindt zich een grijs gebied van hoofdwegen binnen de bebouwde kom waarbij beide functies terugkomen. Juist aan deze wegen willen we ook aandacht besteden binnen het wegcategoriseringsplan, omdat het spanningsveld hier het grootst is. Binnen de gemeente Woensdrecht worden de volgende wegcategorieën onderscheiden:

- **Stroomweg:** Stroomwegen komen binnen de gemeente Woensdrecht alleen voor als autosnelweg. Uitwisseling van verkeer vindt hier altijd plaats met behulp van ongelijkvloerse kruispunten. De geldende maximumsnelheid is 100 of 130 km/u. Binnen de gemeente Woensdrecht zijn met de A4 en A58 twee stroomwegen aanwezig.
- **Gebiedsontsluitingsweg:** Dit type weg bundelt verkeersstromen en leidt deze naar andere kernen en hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom maken we hier onderscheid tussen de GOW(30) met een maximumsnelheid van 30 km/u en de GOW(50) met een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit onderscheid is nodig omdat de mate van de verkeersfunctie hier verschilt. De GOW(50) wegen fungeren als de belangrijkste hoofdroutes binnen de bebouwde kom en zijn toegankelijk voor onder andere zwaar verkeer en hulpdiensten. De GOW(30) wegen kennen in bepaalde mate ook een verkeersfunctie, door verkeer op wijkniveau te bundelen. Ze fungeren echter niet als doorgaande hoofdroutes binnen de kern en zijn daarmee minder geschikt voor zwaar verkeer en hulpdiensten. Binnen de bebouwde kom vallen vrijwel alle wegen binnen het beheersgebied van de gemeente Woensdrecht. Buiten de bebouwde kom wordt de GOW(80) met een maximumsnelheid van 80 km/u toegepast. Hierbij gaat het om enkele wegen binnen het beheersgebied.
- **Erftoegangsweg:** Dit type weg heeft voornamelijk een verblijfsfunctie en wordt toegepast binnen woon- en verblijfsgebieden. De maximumsnelheid ligt hier lager in verband met de toegang tot percelen en de aanwezigheid van langzaam verkeer op straat. Het wegprofiel is smaller dan bij de gebiedsontsluitingsweg om de gereden snelheid ook daadwerkelijk te dempen. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom passen we de ETW(30) met een maximumsnelheid van 30 km/u toe, buiten de bebouwde kom gaat het om de ETW(60) met een maximumsnelheid van 60 km/u.

Inrichtingskenmerken binnen bebouwde kom

We beginnen met de inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, die in heel Nederland worden toegepast en bijdragen aan een herkenbaar wegbeeld. Bij elke wegcategorie wordt een bijpassend inrichtingsprofiel volgens de CROW-richtlijnen gepresenteerd ter ondersteuning.

Binnen de bebouwde kom zijn de ETW(30), GOW(30) en GOW(50) van toepassing. Bij de ETW(30) en GOW(50) wordt een minimaal profiel en een wensbeeld profiel getoond. Het minimale profiel laat zien welke inrichtingskenmerken ten minste benodigd zijn. Bij het wensbeeld gaat het vanzelfsprekend om de meest wenselijke inrichtingskenmerken. Het CROW gaat bij laatstgenoemde uit van de term 'ideaal', maar deze term sluit niet altijd aan op de praktijk. Bij de GOW(30) laten we een type-1 en type-2 variant zien.

ETW(30) wensbeeld

Binnen het wensbeeld heeft een erftoegangsweg (30) het karakter van een woonstraat met minimaal of beperkt doorgaand autoverkeer en geen zwaar verkeer. De rechtstanden worden bij dit type weg zo kort mogelijk gehouden om hogere snelheden te vermijden. Er is sprake van gemengd verkeer zonder specifieke voorzieningen voor de fiets. Het hoofdnetwerk voor fietsers kan wel via dit type weg lopen. Het wegprofiel is idealiter 4,80 meter breed zonder rijbaanscheiding. Hierbij wordt open verharding of streetprint toegepast voor een snelheidsremmend effect. Idealiter is er geen lengtemarkering op de rijbaan aanwezig en worden opsluitbanden toegepast. Langsparkeren wordt op een duurzame manier op trottoirniveau met doorgroeistenen gefaciliteerd.

Vanwege de beperkte hoeveelheid verkeer zijn er geen aangewezen oversteekplaatsen noodzakelijk. De gedachte is dat langzaam verkeer altijd veilig kan oversteken. Bij de ETW 30 rijdt geen openbaar vervoer met bussen langer dan 8 meter. Dit houdt in dat alleen vervoer op maat hier aanwezig kan zijn. Onderlinge kruispunten met andere erftoegangswegen zijn gelijkwaardig met eventuele snelheidsremmende maatregelen. Bij kruispunten met gebiedsontsluitingswegen is meestal sprake van een voorrangskruispunt of rotonde.



Figuur 1: Wensbeeld ETW(30)

ETW(30) minimaal

Veel van de kenmerken uit het wensbeeld gelden ook voor het minimale profiel. In werkelijkheid zijn vaak niet alle inrichtingseisen haalbaar of is behoefte aan iets bredere inrichting om de inrichtingseisen te kunnen faciliteren.

Het belangrijkste verschil is de te hanteren rijbaanbreedte. Een erftoegangsweg dient als woonstraat niet te ruim worden ingericht. Zoals benoemd is 4,80 meter het meest wenselijk, maar dient de rijbaanbreedte niet breder dan 5,80 meter te zijn. Hierbij wordt verharding in klinkers of streetprint toegepast. Parkeren is indien noodzakelijk op de rijbaan mogelijk. Openbaar vervoer mag in de vorm van lange bussen aanwezig zijn, waarbij alleen halteren op de rijbaan mogelijk is. Eventuele fietsvoorzieningen kunnen aanwezig zijn door af te wijken van de verhardingskleur. Hierbij wordt geen witte lengtemarkering toegepast.



Figuur 2: Minimaal profiel ETW(30)

Fietsstraat

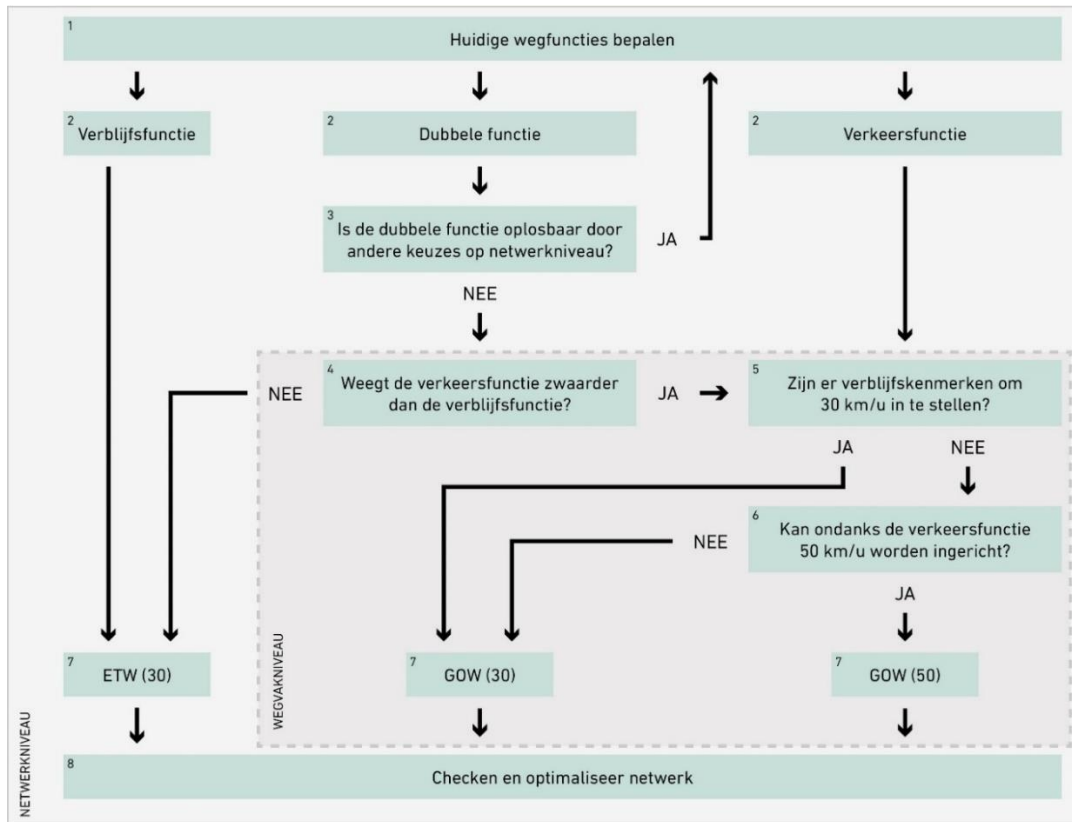
De fietsstraat is een vorm van een erftoegangsweg, maar dan met hogere fietsintensiteiten. De fietsstraat wordt toegepast als onderdeel van een belangrijke hoofdfietsroute. Hierbij zijn de fietsintensiteiten hoog in verhouding tot het gemotoriseerd verkeer. De automobilist is te gast en past de rijsnelheid aan op het fietsverkeer. De fietser voelt zich comfortabel en krijgt de ruimte om te fietsen. Op deze manier wordt zowel de veiligheid van de fietser als de verblijfskwaliteit gewaarborgd. Om de herkenbaarheid te vergroten heeft het CROW Fietsberaad verschillende inrichtingskenmerken voor een fietsstraat geformuleerd. De belangrijkste hoofdrichtlijnen zijn de toepassing van rood asfalt over het gehele wegvak en bebording ter aanduiding van het begin van de fietsstraat

Verder zijn binnen het CROW Fietsberaad diverse vormgevingselementen opgenomen. Qua vormgeving bestaan fietsstraten er in allerlei verschillende soorten en maten. Er is geen sprake van een “minimaal” of “wensbeeld” profiel. We nemen daarom bewust niet deze CROW-kenmerken hier op, maar gaan in op de praktijk in Woensdrecht.

GOW(30)

De Gebiedsontsluitingsweg (30) vormt een relatief nieuwe wegcategorie binnen de bebouwde kom. Daarvoor is altijd sprake geweest van twee verschillende wegcategorieën: de GOW(50) en ETW(30) met beide in theorie duidelijk afwijkende functies en inrichtingseisen. De praktijk leert ons dat dit onderscheid lang niet altijd zichtbaar is, in dat geval is sprake van grijze wegen. Enerzijds komt het regelmatig voor dat een weg in praktijk een duidelijke ontsluitingsfunctie heeft, echter is er dan onvoldoende fysieke ruimte aanwezig om een breed genoeg wegprofiel te realiseren of vrijliggende fietspaden in te passen. Anderzijds kan de situatie ook omgekeerd zijn. In dat geval kent de weg een te breed wegprofiel in relatie tot de verkeersintensiteiten of ontbreken snelheidsbeperkende maatregelen. Gevolg is dat gemotoriseerd verkeer meer ruimte krijgt om een (te) hoge snelheid aan te houden. De kans op ongevallen neemt zo toe. Daarnaast bestaan er ook wegen met een dubbele functie binnen de bebouwde kom. In praktijk is op basis van de verkeersintensiteiten sprake van een ontsluitingsfunctie die past bij de gebiedsontsluitingsweg. De aanwezigheid van verblijfsfuncties in hetzelfde gebied vraagt om een lagere maximumsnelheid.

Om te kunnen omgaan met bovengenoemde wegen is de gebiedsontsluitingsweg 30 of GOW(30) geïntroduceerd. Voor toepassing van de GOW(30) zijn inrichtingskenmerken vastgesteld. Het wegprofiel is in verhouding tot de GOW(50) relatief smal en kan zo worden ingepast bij beperkte beschikbare ruimte. Het smalle wegprofiel remt de snelheid van gemotoriseerd verkeer en verkleint het snelheidsverschil met langzaam verkeer. Op deze manier ontstaat een weg die veilig is voor alle typen verkeersdeelnemers. Het kan moeilijk zijn om de juiste inschatting te maken bij de overweging om een GOW(30) weg of een andere wegcategorie te kiezen. Elke weg staat immers op zichzelf en is daarmee niet één op één vergelijkbaar met andere locaties. Als ondersteuning is daarom onderstaand afwegingskader op netwerkniveau ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welke wegcategorie van toepassing is bij bestaande wegen binnen de gemeente.



Figuur 3: Afwegingskader GOW(30)

Wanneer bij het doorlopen van de stappen de GOW(30) als gewenste wegcategory naar voren komt is de volgende stap om de weginrichting te bepalen. Voor de GOW(30) zijn nog geen definitieve ontwerprichtlijnen vastgesteld. Wel heeft het CROW een interpretatie met voorlopige inrichtingskenmerken vastgesteld (publicatie Handreiking inrichtingskenmerken GOW(30)) die bruikbaar is voor de uitvoering. De belangrijkste inrichtingskenmerken luiden als volgt:

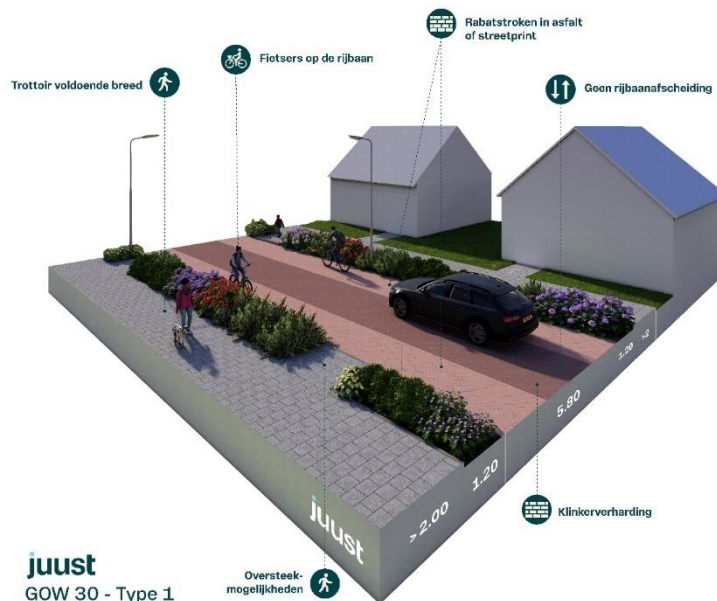
- De GOW(30) heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie;
- De GOW(30) wordt alleen toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen;
- De GOW(30) heeft altijd fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden;
- Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen;
- Bij de GOW(30) is altijd een voetpad aanwezig;
- De kruispunten met erftoegangswegen zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen;
- Bij kruispunten en eventueel oversteekvoorzieningen worden snelheidsremmende maatregelen toegepast, bijvoorbeeld met behulp van uitbuigende middengeleiders en plateau's;
- Parkeren is niet toegestaan op de rijbaan. Bij voorkeur vindt parkeren ook niet plaats naast de rijbaan (parkeerstroken of parkeervakken);
- De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers.

In bijlage 1 is een uitgebreide tabel met een overzicht van alle inrichtingskenmerken per wegcategory opgenomen. In onderstaande tegels zijn twee mogelijke profieltypen voor de GOW(30) opgenomen. De inrichting van de GOW(30) is namelijk in verschillende varianten mogelijk en is afhankelijk van ruimtelijke mogelijkheden. Ook

varieert per GOW(30) weg op welke elementen de nadruk moet worden gelegd. De gewenste oplossing is dus afhankelijk van de prioritering. Met de hieronder gegeven profielen laten we twee voorbeelden zien die relatief ver uit elkaar liggen.

GOW(30) type 1

Bij dit type profiel gaan we uit van een relatief krappe rijbaanbreedte. De keuze hiervoor kan gemaakt worden vanwege ruimtegebrek, maar bijvoorbeeld ook vanwege lagere intensiteiten autoverkeer. Net als bij de andere wegcategorieën binnen de bebouwde kom hoort een voldoende breed trottoir waar voetgangers voldoende ruimte hebben om elkaar te passeren. Op verschillende plaatsen is het door de snelheid van 30 km/u mogelijk om veilig te kunnen oversteken. De rijbaan is aangelegd in klinkerbestrating of streetprint. Aan weerskanten zijn rabatstroken toegepast in andere kleuren en materialisatie om fietsverkeer op de rijbaan voldoende fietsruimte te bieden. De rabatstroken zijn in streetprint of asfalt uitgevoerd om voldoende fietscomfort te bieden.



Figuur 4: Profiel GOW(30) type 1

GOW(30) type 2

Bij dit type gaan we uit van een breder profiel voor de GOW(30). Dit houdt in dat voetgangers fietsers en motorvoertuigen van elkaar gescheiden zijn. Dit is bijvoorbeeld wenselijk wanneer de intensiteiten voor auto- of fietsverkeer relatief hoog zijn. Hierbij dient dus voldoende ruimte binnen het wegprofiel beschikbaar te zijn. Voor fietsverkeer realiseren we brede vrijliggende fietsstroken. Het rijbaanprofiel bestaat uit klinkerverharding met een fysieke overrijdbare rijbaanafschieding. Ondanks de hogere intensiteiten kan op verschillende plaatsen veilig worden overgestoken. De maximumsnelheid van 30 maakt dit immers mogelijk.



Figuur 5: Profiel GOW(30) type 2

GOW(50) wensbeeld

De gebiedsontsluitingsweg 50 of GOW(50) heeft primair een functie van uitwisselen en stromen. Het wegtype wordt toegepast voor de belangrijkste hoofdroutes voor doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer en de hulpdiensten binnen de bebouwde kom.

In principe worden geen snelheidsbeperkende maatregelen toegepast op de weg. Bij een GOW(50) wordt gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gescheiden van langzaam verkeer. Dit betekent dat er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn en langzaam verkeer oversteeft bij oversteekplaatsen en kruispunten. Er is sprake van asmarkering of een fysieke middenscheiding. Idealiter is bij asmarkering de rijbaan in totaal 7 meter breed en 3,5 meter breed per richting, en een niet overrijdbare middengeleider van minimaal 1,5 meter. Als verhardingstype wordt asfalt toegepast. Er wordt niet geparkeerd op of langs de rijbaan. Verder zijn kruispunten gelijkvloers en worden kruispunten met erftoegangswegen door middel van voorrang geregeld. Erfaansluiting zijn niet of zo weinig mogelijk aanwezig.



juust
GOW 50 - Wensbeeld

Figuur 6: Wensbeeld GOW(50)

GOW(50) minimaal

In de praktijk blijkt het vaak niet mogelijk te zijn om de inrichtingseisen bij het wensbeeld in te passen. Om hier van af te kunnen wijken zijn door het CROW ook inrichtingseisen voor een minimaal profiel vastgesteld. De GOW(50) dient hierbij wel minstens aan dit profiel te voldoen. Bij het profiel met minimale eisen bestaan een aantal belangrijke verschillen met het wensbeeld. Bij dit profiel is er sprake van gescheiden verkeer met asmarkering, en een minimale rijbaanbreedte in totaal 5,8 meter en 2,9 meter per richting. Fietsverkeer mag worden gefaciliteerd met behulp van fiets(suggestie)stroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Parkeren op parkeerstroken of parkeervakken naast de rijbaan is hier wel toegestaan.



juust
GOW 50 - Minimaal

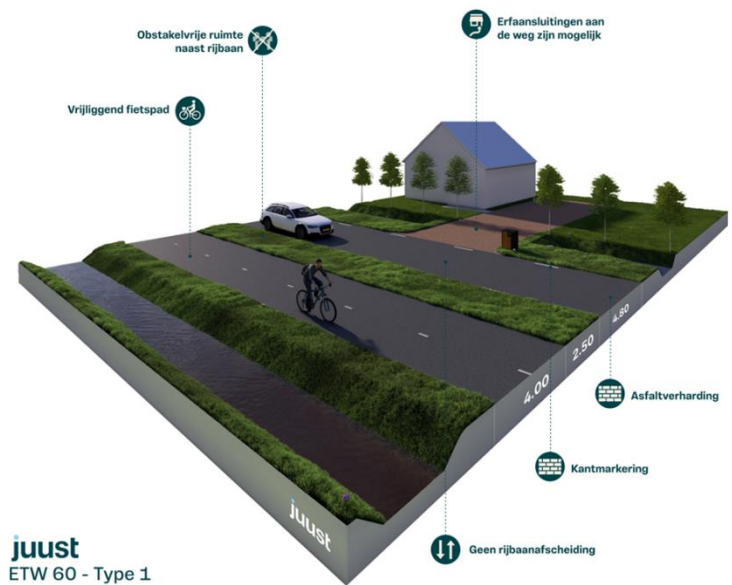
Figuur 7: Minimaal profiel GOW(50)

Inrichtingskenmerken buiten bebouwde kom

Voor de wegen buiten de bebouwde kom zijn andere inrichtingskenmerken van toepassing ten opzichte van de wegen binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom behoren de ETW(60) en GOW(80) tot het beheersgebied van de gemeente. De inrichtingseisen voor beide type wegcategorieën zijn ook gebaseerd op CROW-publicatie 'Basiskkenmerken wegontwerp'.

ETW(60) type 1

De erftoegangsweg 60 (ETW(60)) buiten de bebouwde kom heeft een vergelijkbare functie als de ETW(30) binnen de bebouwde kom. Zo is de functie 'uitwisselen' hier ook aanwezig en kent dit wegtype relatief weinig richtlijnen. Het belangrijkste verschil is dat door de beperkte mate van bebouwing en rechtstanden een hogere maximumsnelheid kan worden aangehouden. De wegen liggen namelijk voornamelijk in landelijke gebieden en polders en kennen in praktijk vaak een relatief groot verschil in wegbreedte en intensiteiten. Het CROW maakt onderscheid tussen de erftoegangsweg type-1 en erftoegangsweg type-2 buiten de bebouwde kom. Hierbij kent de erftoegangsweg type-1 een grotere verkeer- en doorstromingsfunctie, bij de erftoegangsweg type-2 is deze functie niet of nauwelijks aanwezig.

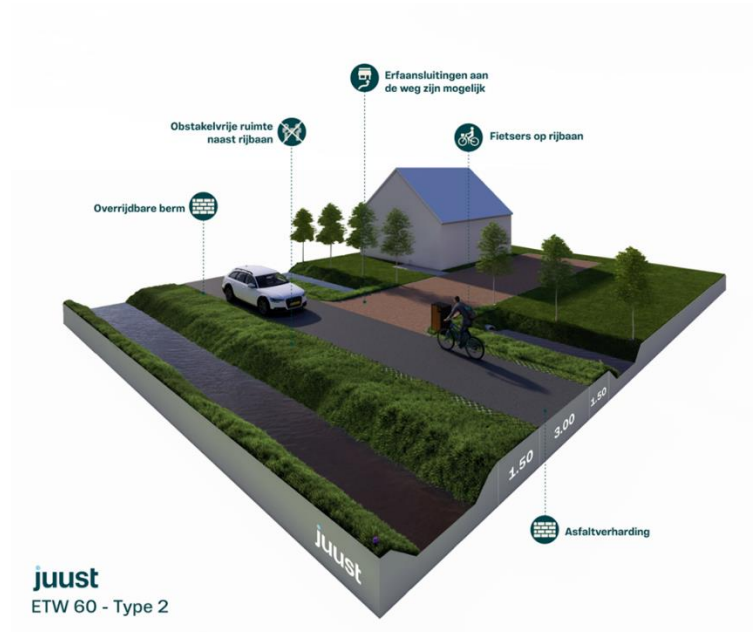


Figuur 8: Profiel ETW(60) type 1

Bij het type 1 wordt uitgegaan van een wat breder wegprofiel waarbij verkeer voldoende passeerruimte heeft om elkaar bij de maximale snelheid te passeren. Landbouwverkeer heeft hier ook voldoende ruimte om elkaar (op lagere snelheid) veilig te passeren. Hierbij wordt geen asmarkering of fysieke rijbaanscheiding toegepast maar is aan weerskanten wel kantmarkering aangebracht. Bij hogere auto- of fietsintensiteiten zijn aparte fietsvoorzieningen (fietsstroken of vrijliggende fietspaden) wenselijk. Er is een voldoende brede berijdbare en draagkrachtige zijberm aanwezig. Oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer zijn niet vereist, maar wel wenselijk om aan te leggen bij belangrijke oversteekpunten. De noodzakelijke obstakelafstand bij de berm is aanwezig. Voorzieningen voor openbaar vervoer zijn aanwezig, waarbij het wenselijk is om te halteren op de rijbaan. Openbare verlichting hoeft enkel ter hoogte van belangrijke gevaarpunten te worden aangebracht. Verder zijn erfaansluitingen op de rijbaan toegestaan.

ETW(60) type 2

Bij het type 2 is sprake van een krappere wegprofiel zonder toegepaste lengtemarkeringen. Indien nodig is een draagkrachtige berm aanwezig zodat verkeer in tegengestelde richting elkaar (langzaam) kan passeren. De rijbaan is voldoende breedte voor minimaal één landbouwvoertuig. In principe is er sprake van gemengd verkeer, daarmee zijn fietsvoorzieningen niet gebruikelijk. Wanneer bij hogere fietsintensiteiten toch behoefte is aan fietsvoorzieningen worden maatregelen getroffen die de snelheid remmen.



Figuur 9: Profiel ETW(60) type 2

GOW(80) wensbeeld

Dit type weg kent net als bij de gebiedsontsluitingsweg 50 een gemengde functie van uitwisselen op kruispunten en stromen op wegvakken. De GOW(80) verbindt daarmee (grotere) kernen onderling met elkaar. Daarbij wordt gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer altijd van elkaar gescheiden. Bij het wensbeeld inrichtingsprofiel is er sprake van gesloten verharding en fysiek gescheiden rijrichtingen met 2x1 of 2x2 rijstroken. Hierbij is inhalen over de tegengestelde richting niet mogelijk. De asmarkering aan de linkerzijde van de rijbaan is hierbij doorgetrokken en de kantmarkering aan de rechterzijde onderbroken. De ontwerpsnelheid is 80 km/u, daarmee is de rijbaanbreedte idealiter breder dan bij de GOW(50).

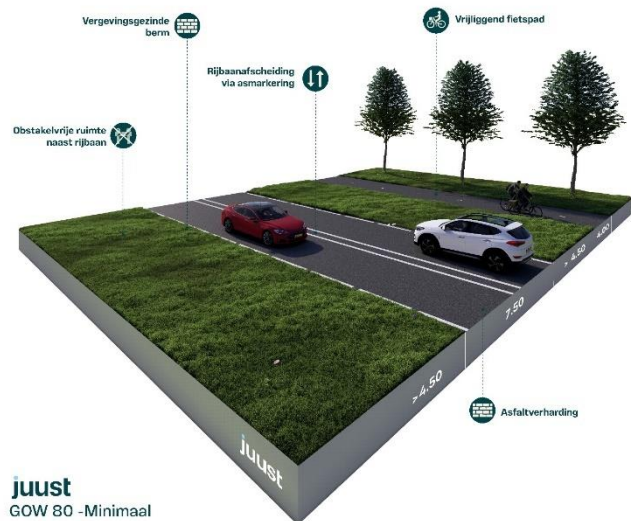


Figuur 10: Wensbeeld GOW(80)

Daarnaast wordt bermverharding (redresseerstroken) toegepast en is er een draagkrachtige en volledig berijdbare berm aanwezig en is de noodzakelijke obstakelafstand toegepast. In de berm zijn verder ook hectometerpaaltjes en reflectorpaaltjes aanwezig. Voor fietsverkeer, voetgangers en eventueel landbouwverkeer zijn parallelvoorzieningen aanwezig waar erven, akkers en onverharde paden in dat geval op aansluiten. Parkeren is zowel op als langs de rijbaan niet toegestaan, wel zijn er eventueel parkeervoorzieningen mogelijk naast de rijbaan op de parallelweg. Openbare verlichting wordt verder alleen toegepast bij onoverzichtelijke situaties.

GOW(80) minimaal

In de minimale situatie is de GOW(80) ingericht met minimaal 2x1 rijstroken en dubbele ononderbroken asmarkering. Hierdoor is het voor verkeer niet toegestaan om in te halen. De kantmarkering is net als bij het wensbeeld profiel onderbroken. Verder gelden hier dezelfde richtlijnen als bij het wensbeeld profiel.



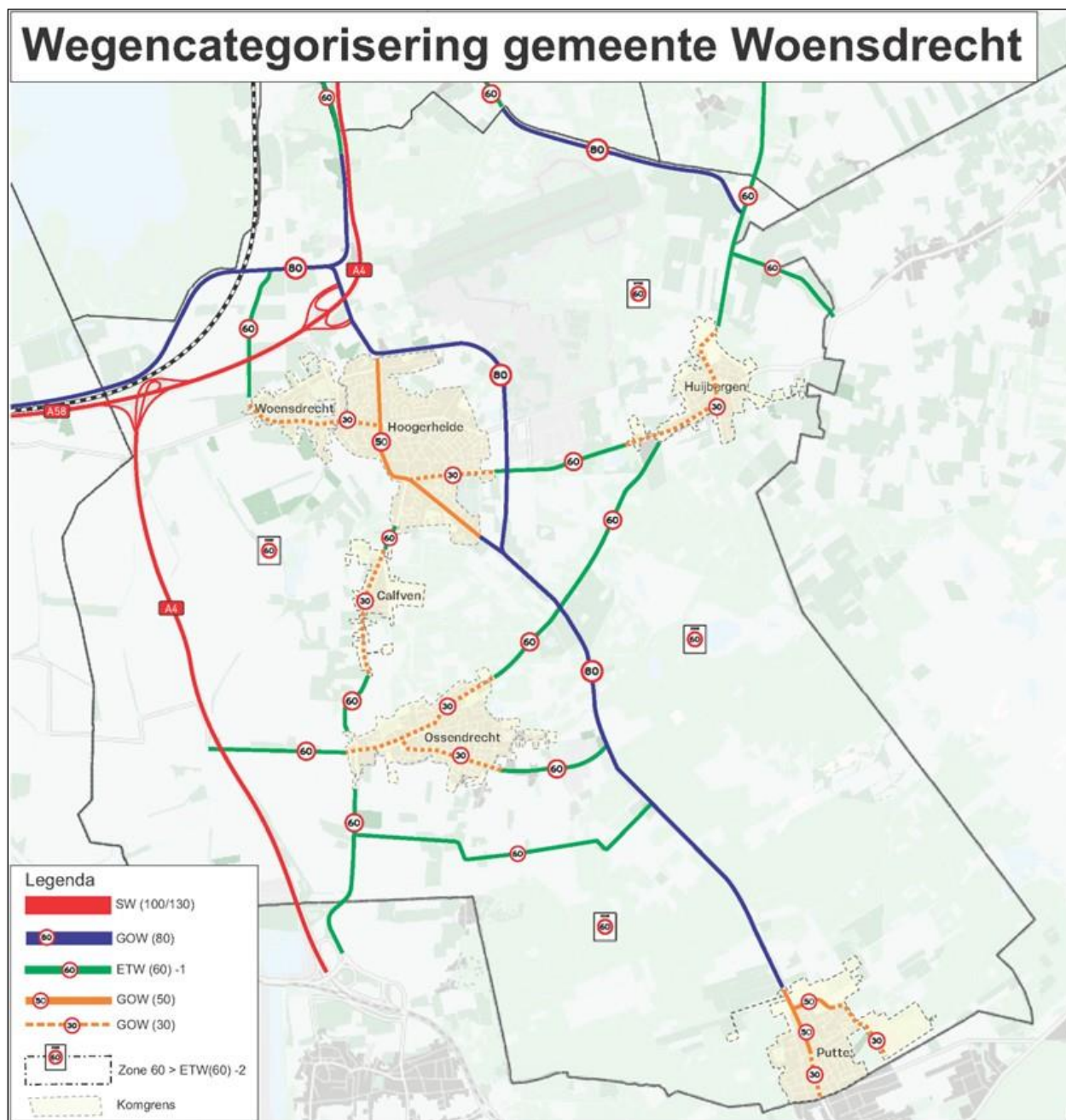
Figuur 11: Minimaal profiel GOW(80)

2.3 Netwerken

Bij het opstellen van de wegcategorisering is gekeken naar de beoogde functies van wegen binnen de gemeente Woensdrecht. Hieronder gaan we verder in op het algehele wegennetwerk en de netwerken van de verschillende

kernen. We behandelen niet alleen de netwerken voor gemotoriseerd verkeer, maar ook de netwerken voor andere vervoersmodaliteiten als de fiets, openbaar vervoer, landbouwvoertuigen en vrachtvoertuigen.

In de gemeente Woensdrecht zetten we in op een multimodaal wegennetwerk dat past bij deze tijd. We houden rekening met de aanwezigheid van alle andere vervoersmodaliteiten. Dit houdt in dat we kiezen voor een wegcategorisering die voor alle doelgroepen veilig en passend is. Daarbij mag verkeer buiten de bebouwde kom op een aantal gebundelde routes stromen. Binnen de bebouwde kom en op de overige wegen in het buitengebied willen we doorgaand verkeer juist vermijden. Deze prioritering komt terug binnen de structuur van de wegcategorisering en de inrichtingskenmerken.



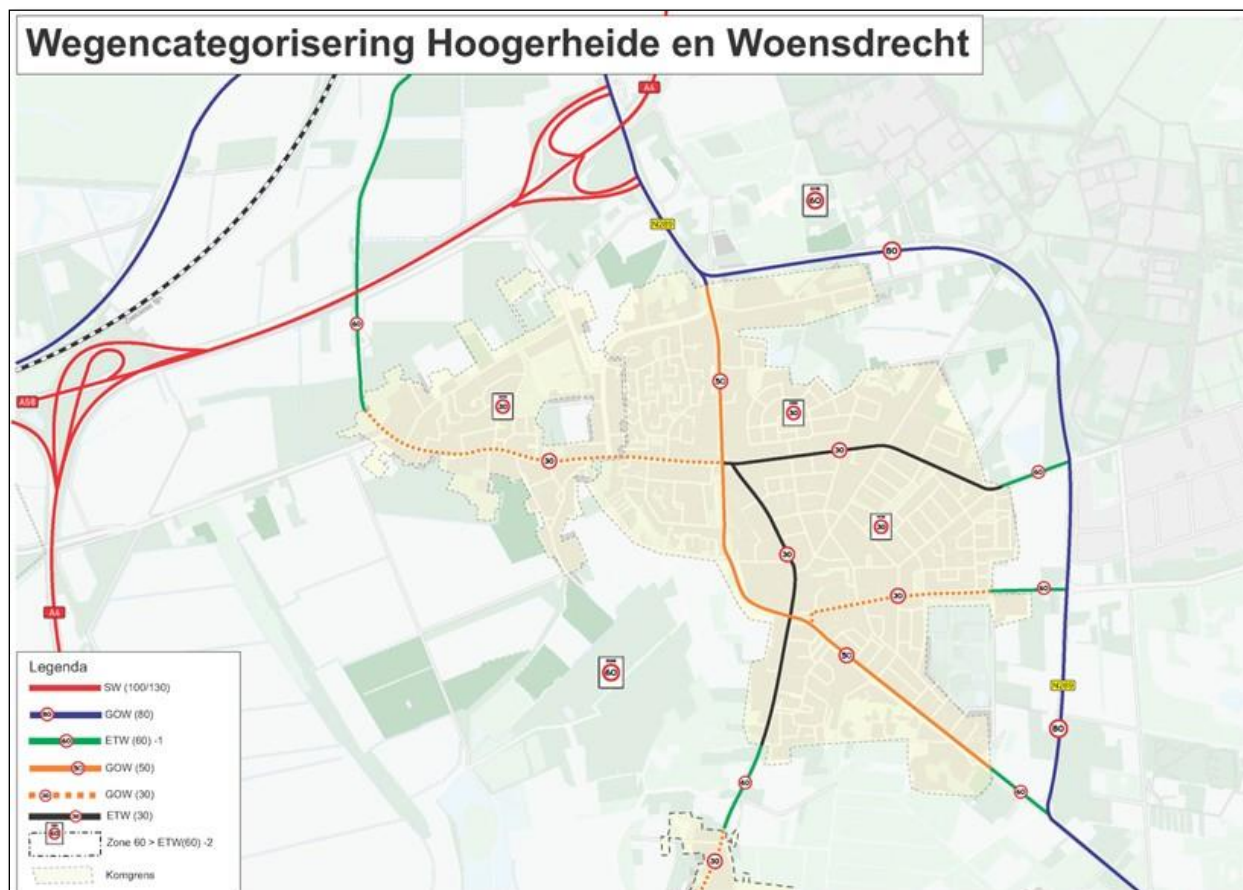
Figuur 12: Wegennetwerk gemeente Woensdrecht

Gemeentelijk netwerk autoverkeer

De gemeente Woensdrecht beschikt over een aantal dorpskernen die zijn omgeven door landelijke gebieden. De snelwegen A4 en A58 zijn de stroomwegen die door de gemeente lopen. De N289 vormt als gebiedsontsluitingsweg de belangrijkste verbinding tussen de snelwegen en de kernen en recreatiegebieden. Ook de Huijbergsebaan is geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. De stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen hebben daarmee een functie van stromen en verdelen in relatie tot het onderliggend wegennet. Binnen het onderliggend wegennet maken we verder onderscheid tussen de ETW(60) type 1 met een lokale ontsluitende functie en de ETW(60) type 2 binnen woon- en verblijfsgebieden.

Autonetwerk Hoogerheide en Woensdrecht

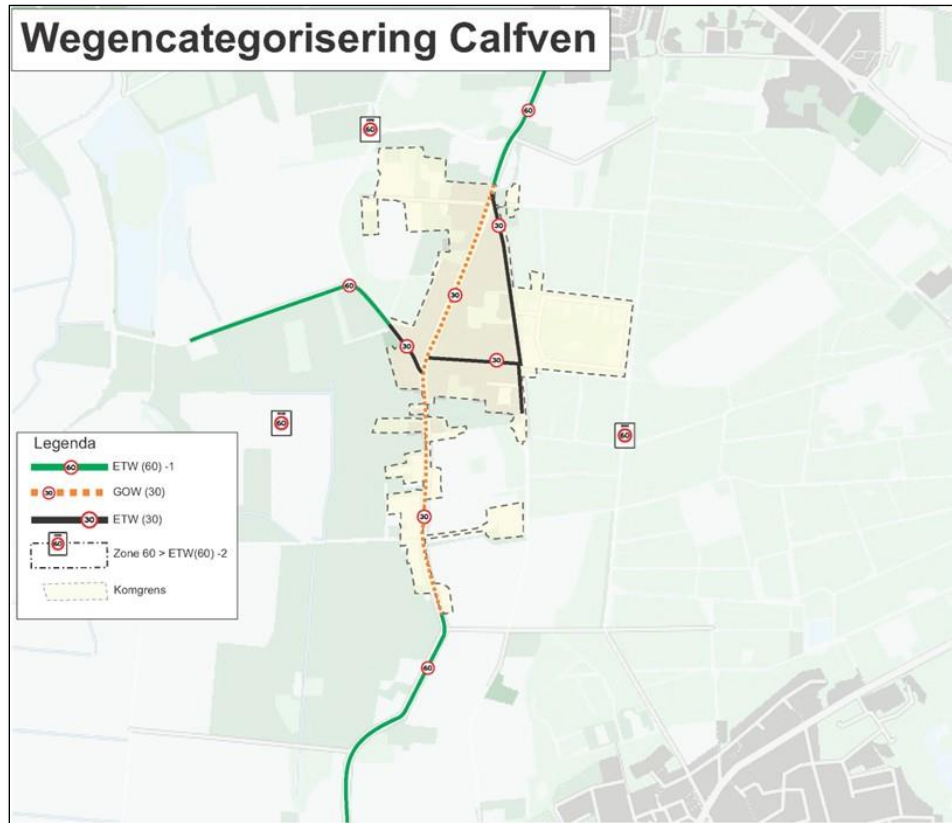
Hoogerheide trekt als grootste kern binnen de gemeente het meeste verkeer aan. De kern is met de ligging aan de A4 en N289 direct verbonden aan het doorgaand wegennet. Het wegennet rondom Hoogerheide is in 2009 uitgebreid door de aanleg van de N289/Bunkerbaan. Hoogerheide en Woensdrecht zijn via verschillende inprickers verbonden met de N289/Bunkerbaan. Deze randweg heeft Hoogerheide en Woensdrecht de afgelopen jaren ontlast met het verdwijnen met doorgaand verkeer binnen de kernen. Om aan te sluiten op het afgenomen autogebruik en het versterken van de verblijfskwaliteit hanteren we binnen Hoogerheide en Woensdrecht GOW(30) en ETW(30). Uitzondering hierop is de Scheldeweg/Putseweg. Dit is de belangrijkste verkeersader door Hoogerheide met hogere verkeersintensiteiten.



Figuur 13: Wegennetwerk Hoogerheide en Woensdrecht

Autonetwerk Calfven

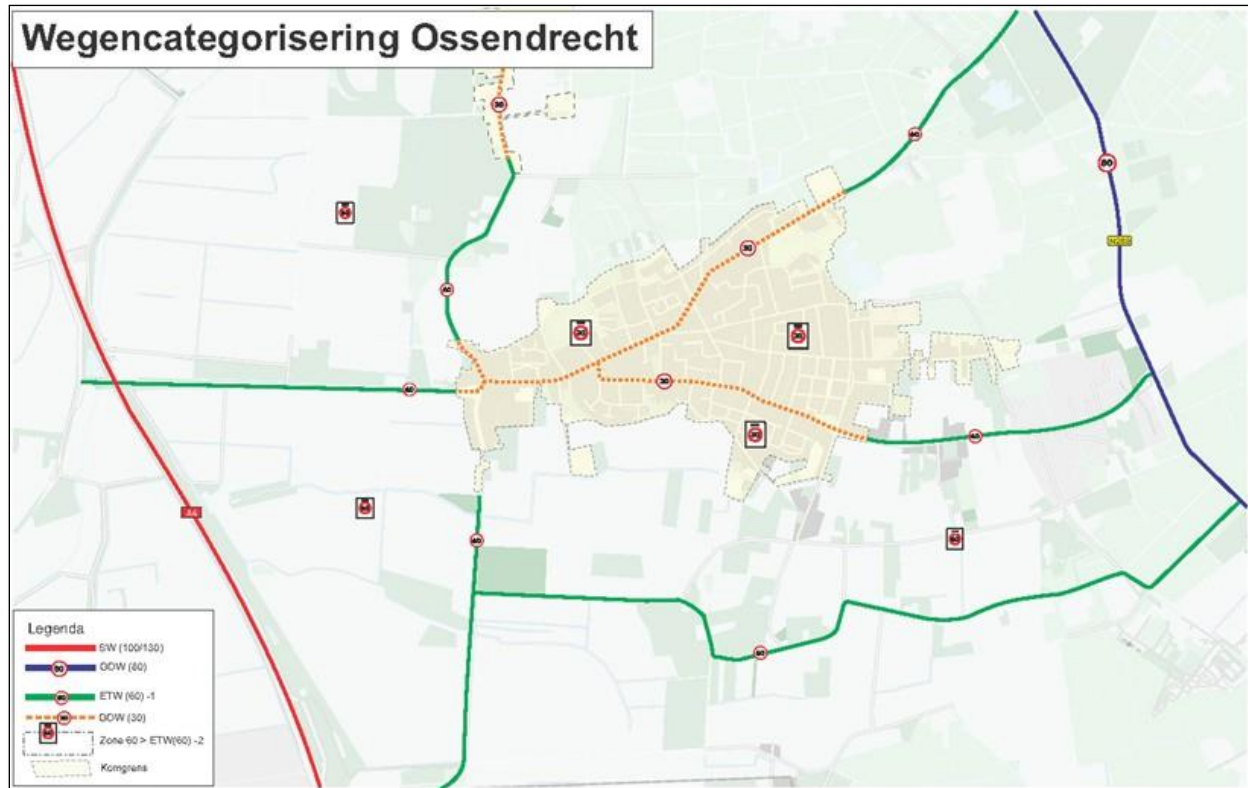
Calfven ligt als kern ingeklemd tussen Hoogerheide en Ossendrecht. Binnen de wegcategorisering vormt de N289 de belangrijkste verbinding tussen laatstgenoemde kernen. Toch is door de ligging van Calfven het risico op sluipverkeer binnen de kern aanwezig. Rekening houdend met de beschikbare ruimte én om sluipverkeer zo veel mogelijk te mijden, zijn alle wegen binnen en buiten Calfven geassocieerd met maximumsnelheden van 30 en 60 km/u.



Figuur 14: Wegennetwerk Calfven

Autonetwerk Ossendrecht

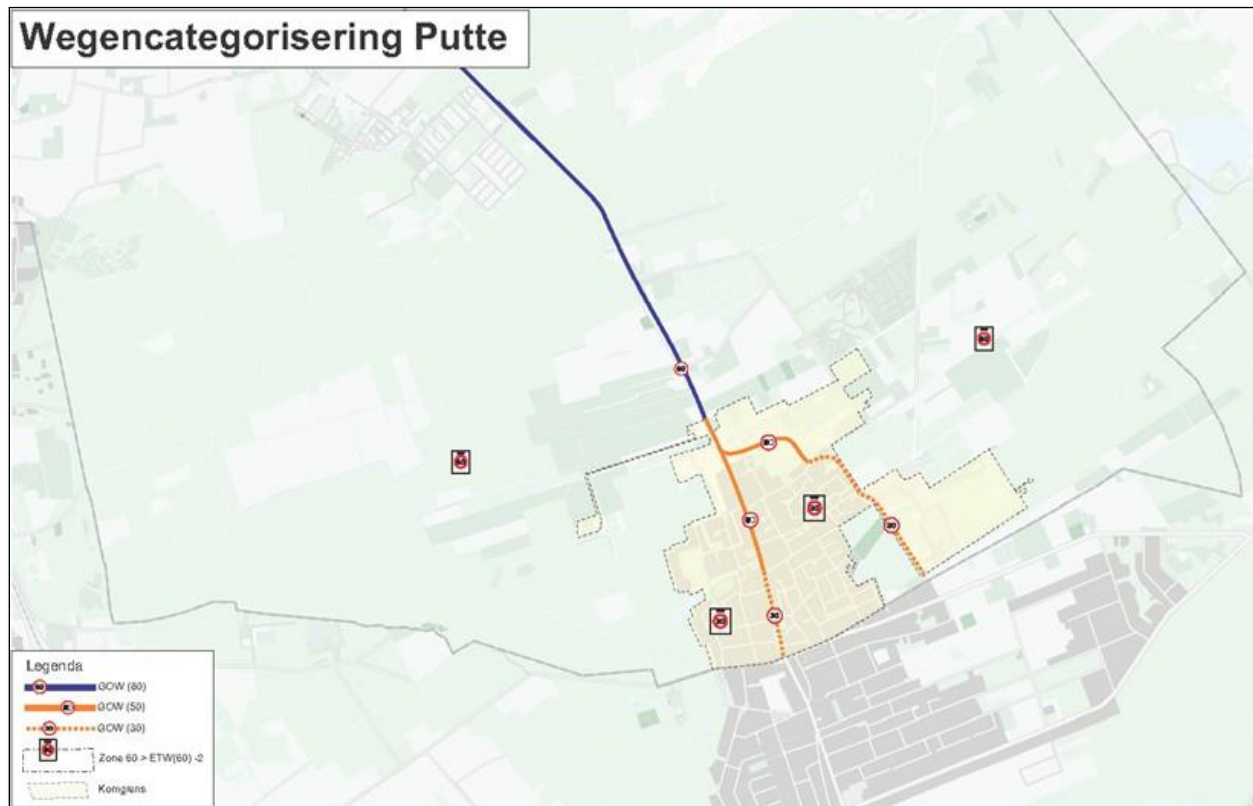
Ossendrecht is vanuit verschillende richtingen goed aangesloten met het omliggend wegennet. Via de Onze Lieve Vrouwe Ter Duinenlaan en Moleneind is Ossendrecht verbonden met de N289. Via de Langeweg is de kern verbonden met de A4/A12 en België. Verder is via Aanwas een verbinding met Calfven aanwezig. Alle aanleidende routes en wegen binnen de bebouwde kom zijn al voor langere tijd via de onderstaande wegcategorisering ingericht. Deze structuur achten we nog steeds wenselijk en blijft daarom behouden.



Figuur 15: Wegennetwerk Ossendrecht

Autonetwerk Putte

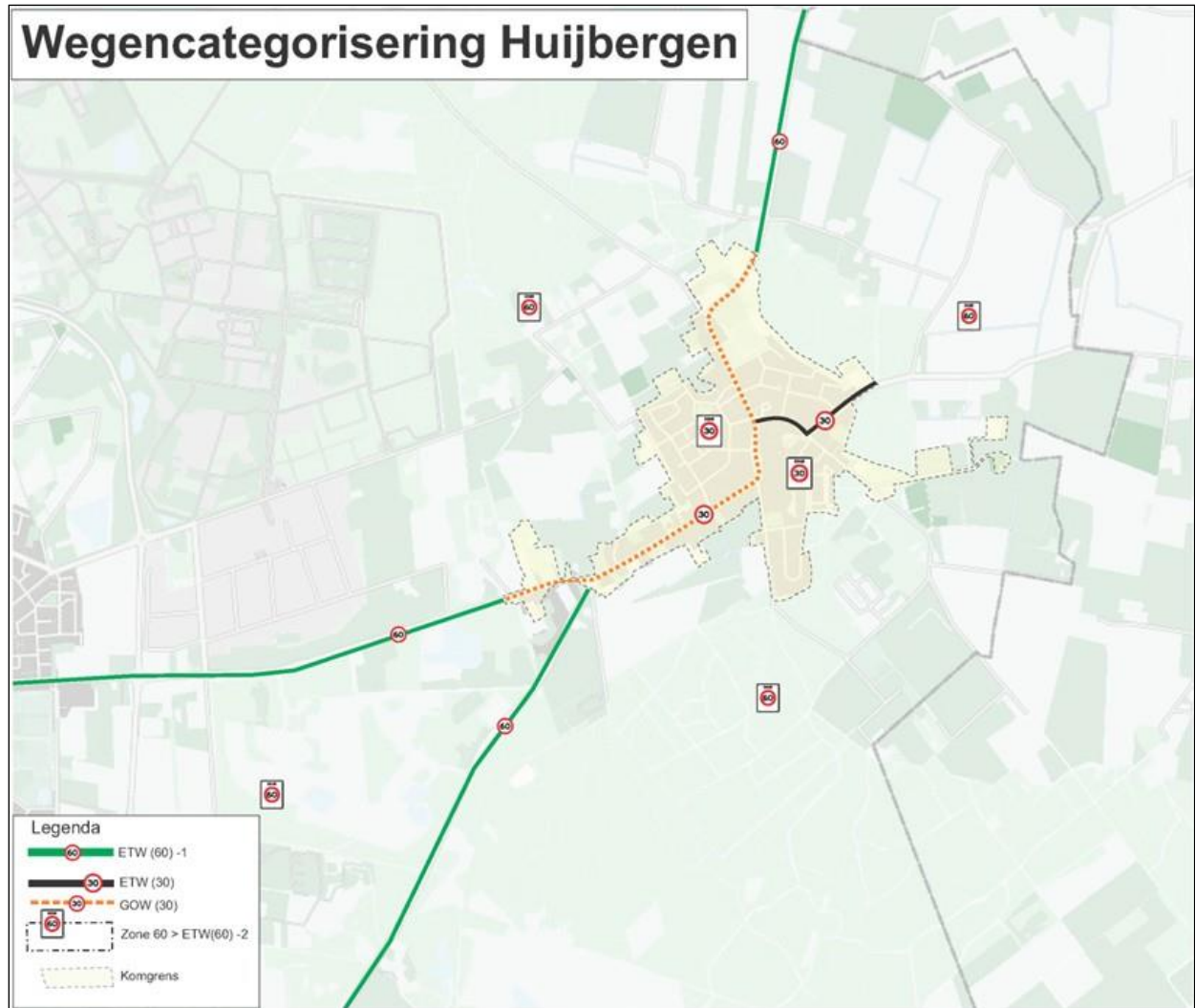
Putte heeft als grensdorp een bijzonder karakter en is in de loop der jaren meegegroeid aan het verloop van de N289 en N11 in België. Door de hoge intensiteiten op deze gebiedsontsluitingsweg in combinatie met de voorzieningen in het centrum is extra aandacht voor de inrichting van belang. Om het doorgaand verkeer te faciliteren is hier de GOW(30) geïntroduceerd in een deel van de kern om de verkeersveiligheid in het centrum te verbeteren. Verder is het wegennet uitgebreid met de ontsluiting voor bedrijventerrein Bosweg om zwaar verkeer binnen de kern te mijden.



Figuur 16: Wegennetwerk Putte

Autonetwerk Huijbergen

De toeleidende wegen naar Huijbergen zijn gecategoriseerd als ETW(60). De verkeersintensiteiten binnen de kern zijn relatief laag. Huijbergen hoeft dan ook minder doorgaand verkeer te verwerken. Zij hebben te maken met verkeer vanuit België richting Antwerpen (sluipverkeer) en verbindende route Ossendrecht/Hoogerheide richting Wouw/Bergen op Zoom. De kern is verbonden met onder andere Hoogerheide, de N289 en de gemeente Roosendaal.



Figuur 17: Wegennetwerk Huijbergen

Fietsnetwerk

De fiets wordt met het oog op duurzaam verplaatsen als de meest belangrijke modaliteit beschouwd. De gemeente Woensdrecht zet in op het stimuleren van fietsgebruik ten opzichte van het autogebruik. Binnen Woensdrecht wordt zowel utilitair als recreatief al veel gefietst. De gemeente Woensdrecht profileert zich als fiets- en wielergemeente en de Brabantse Wal als fietsregio. Daarbij zijn alle kernen met elkaar verbonden via de utilitaire en recreatieve fietsverbindingen. In de basis is er dus al een sterk fietsnetwerk aanwezig. We zetten in op verdere versterking van dit netwerk door nieuwe locaties te verkennen als doorfietsroute.

Netwerk openbaar vervoer

De bus concessie voor de regio West-Brabant is gegund aan Arriva onder de noemer van Bravo. Binnen het exploitatieplan West-Brabant van Arriva zijn de uitgangspunten voor de dienstregeling vastgelegd. Voor de gemeente Woensdrecht is de dienstregeling inclusief lijnnummering flink op de schop gegaan. In de afgelopen jaren is sprake geweest van afnemende reizigersaantallen op de buslijnen in West-Brabant. Daarom is nu gekozen voor een efficiëntere lijnvoering waarbij beter wordt aangesloten op het busnetwerk in de regio. In totaal zijn er drie verschillende buslijnen binnen de gemeente Woensdrecht:

- 164 Roosendaal – Hoogerheide – Ossendrecht Postbaan
 - Via Huijbergen en Hoogerheide Aviolandalaan
- 360 Rotterdam – Bergen op Zoom – Putte
 - Via Hoogerheide Raadhuisstraat
- 361 Oud Gastel – Bergen op Zoom – Ossendrecht
 - Via Hoogerheide Raadhuisstraat, Aviolandalaan

Ambities

In de Regio West-Brabant is inmiddels een begin gemaakt met de overgang van klassiek openbaar vervoer naar gedeelde mobiliteit. Deze ontwikkeling sluit aan bij de Brabantse visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk', waarbij mobiliteit wordt benaderd als een dienst (Mobility as a Service). De afgelopen periode heeft de gemeente Woensdrecht deelgenomen aan regionale samenwerkingen, ervaring opgedaan met flexibele vervoersoplossingen en de eerste initiatieven gefaciliteerd. De ervaringen waren zowel positief als negatief. Positief zijn de mogelijkheden om bij Aviolanda een Hub te realiseren en negatief was de behoeftepeiling voor deelauto's. De Woensdrechtelingen blijken door een beperkt aanbod aan openbaar vervoer nog te verknocht te zijn aan de eigen auto.

Dat betekent niet dat de gemeente Woensdrecht geen ambitie meer heeft, maar dat zij de kansen blijven verkennen om het systeem van gedeelde mobiliteit verder te ontwikkelen tot een breed toegankelijk en samenhangend geheel van vervoersvormen. Gedeelde mobiliteit omvat in de toekomst naast bus en Bravoflex hopelijk ook andere vormen van kleinschalig collectief vervoer. Uiteindelijk moeten de reizigers dit gaan ervaren als één integraal aanbod. In dit systeem worden drie soorten vervoer onderscheiden: *direct* (hoogwaardig OV op drukke assen), *flex* (vraaggestuurd vervoer, waaronder doelgroepenvervoer), en *samen* (initiatieven vanuit markt en gemeenschap, zoals buurtbussen en deelinitiatieven).

De gemeente Woensdrecht blijft inzetten op de doorontwikkeling van centrale opstappunten (hubs) in de kernen en stimuleert lokale initiatieven die bijdragen aan bereikbaarheid en inclusieve mobiliteit. Specifiek wordt ingezet op het versterken van verbindingen rondom belangrijke knooppunten zoals Aviolanda Hoogerheide met als doel doorgroeien naar een hoogwaardig regionaal OV-netwerk.

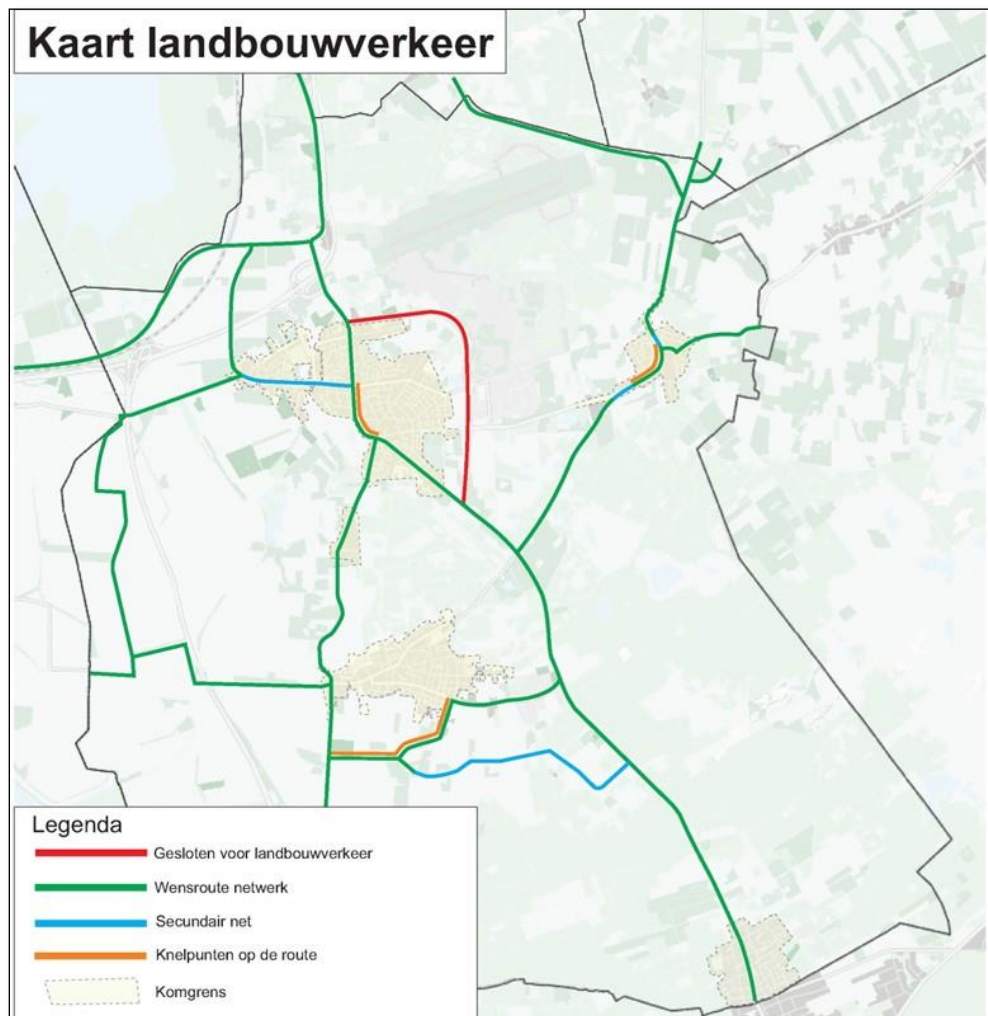


Figuur 19: Busnetwerk

Netwerk landbouwverkeer

Landbouwverkeer vormt een belangrijke vervoersmodaliteit in de gemeente Woensdrecht. Binnen de gemeente is sprake van veel agrarische activiteit. De breedte van landbouwvoertuigen in combinatie met het overig verkeer geeft aanleiding om voldoende aandacht te besteden aan landbouwroutes. Op diverse trajecten binnen de gemeente bestaan verkeersveiligheidsrisico's en kans op trilling overlast en bermschade.

Het landbouwnetwerk is ten opzichte van het GVVP 2021-2025 daarom verder uitgebreid. Ook is een wensroutekaart opgemaakt om veiligere landbouwverkeer routes in de toekomst binnen de gemeente te faciliteren. Zoals in de figuur is te zien leidt dit tot verschillende nieuwe landbouwroutes binnen de gemeente. Daarnaast is landbouwverkeer op de N289 rondom Hoogerheide niet meer toegestaan.



Figuur 20: Netwerk landbouwverkeer

Netwerk vrachtverkeer

Ook vrachtverkeer is een modaliteit binnen de gemeente Woensdrecht om specifiek rekening mee te houden. In verband met de beperkte ruimte in woonkernen willen we vrachtverkeer hier zo veel mogelijk weren en zo overlast vermijden. We maken onderscheid naar routes voor het doorgaand vrachtverkeer en lokaal bestemmingsverkeer bij de kernen. De A4, A12 en N289 zijn de wegen binnen de gemeente die geschikt zijn voor doorgaand vrachtverkeer. Voor de meeste kernen is voor bestemmingsverkeer een vrachtroute bij de kern aangewezen.



Figuur 21: Netwerk vrachtverkeer

Hoofdstuk 3

Toegankelijkheid

De gemeente Woensdrecht vindt het belangrijk dat alle inwoners zich veilig, zelfstandig en comfortabel door de openbare ruimte kunnen verplaatsen. Verkeerskundige toegankelijkheid vormt hierin een belangrijk uitgangspunt. Dit betekent dat de fysieke inrichting van wegen, trottoirs, fietspaden en bushaltes zodanig is vormgegeven dat ook kwetsbare groepen zoals ouderen, mensen met een lichamelijke of visuele beperking, kinderen en ouders met kinderwagens zich zonder belemmeringen kunnen verplaatsen. Toegankelijkheid draagt bij aan inclusiviteit, sociale participatie, gezondheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte.

3.1 Aanleiding

Woensdrecht bestaat uit een aantal kernen met een overwegend dorps en landelijk karakter. Er is geen treinstation in de gemeente. Dat maakt de inrichting van de openbare ruimte overzichtelijker, maar stelt ook specifieke eisen aan de bereikbaarheid en veiligheid van bijvoorbeeld oversteekplekken, bushaltes en routes naar belangrijke voorzieningen. Omdat veel verkeersstromen plaatsvinden via 30 km/uur-wegen of gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur), is het cruciaal dat deze infrastructuur toegankelijk en veilig is voor alle gebruikers, ook in de kleinere kernen.

Een concreet voorbeeld hiervan is de aanleg van nieuwe zebrapaden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In 2025 zijn er twee nieuwe zebrapaden aangelegd in de Raadhuisstraat in Hoogerheide. Deze oversteekplekken verbeteren niet alleen de veiligheid voor het winkelend publiek, maar ook voor ouderen uit het nabijgelegen zorgcentrum. Daarnaast is er een zebrapad aangelegd bij de Nederheide in Woensdrecht, specifiek om een veilige oversteek te realiseren voor schoolgaande kinderen.

3.2 Aanpak

Om de verkeerskundige toegankelijkheid in Woensdrecht daadwerkelijk te verbeteren, richt de gemeente zich op een aantal concrete speerpunten. Deze zijn gebaseerd op zowel landelijke richtlijnen als lokale ervaringen en praktijkvoorbeelden. Ze geven richting aan het dagelijks beheer van de openbare ruimte én aan toekomstige herinrichtingen. Door te investeren in deze aandachtspunten willen we de gemeente stap voor stap toegankelijker en verkeersveiliger maken voor alle inwoners.

Toegankelijke voetgangersroutes

De gemeente zet in op brede, vlakke en obstakelvrije trottoirs. Hierbij is aandacht voor:

- Mindervalide opritten bij oversteekpunten
- Voldoende doorrijbreedte voor scootmobielen en rollators conform richtlijnen ASVV 2021
- Het verwijderen of herplaatsen van overbodige obstakels zoals paaltjes, lantaarnpalen of verkeersborden op looproutes
- Goed zichtbare en veilige oversteekplaatsen conform richtlijnen ASVV 2021

Bereikbare en veilige bushaltes

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van voorzieningen, vooral voor ouderen en jongeren zonder eigen vervoer. De gemeente werkt aan:

- Goed toegankelijke bushaltes met voldoende ruimte om op- en af te stappen
- Duidelijke looproutes naar en van de halte
- Aansluiting op voet- en fietspaden, met voldoende oriëntatiemogelijkheden
- Het creëren van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers

Verbindingen naar belangrijke voorzieningen

Toegankelijkheid betekent ook dat mensen zelfstandig naar school, het dorpshuis, de supermarkt of huisarts kunnen gaan. Daarom wordt bij de inrichting van loop- en fietsroutes extra gelet op:

- Continuïteit in de route zonder onlogische of onveilige oversteken
- Goede bewegwijzering en herkenbaar straatmeubilair
- Veilige schoolomgevingen en routes voor kinderen en ouders
- Extra aandacht voor toegankelijke routes bij zorginstellingen en seniorenwoningen

Verlichting en zichtbaarheid

Een goed verlichte openbare ruimte draagt bij aan het gevoel van veiligheid en de daadwerkelijke verkeersveiligheid, zeker voor mensen die minder mobiel zijn of zich in het donker onzeker voelen. De gemeente streeft naar:

- Goede openbare verlichting bij oversteekpunten, trottoirs en fietsroutes
- Vermijden van donkere hoeken of onduidelijke overgangen
- Gebruik van contrast en tactiele elementen voor mensen met een visuele beperking

Toegankelijkheid in ontwerp en beheer

Toegankelijkheid wordt vanaf de planvorming meegenomen bij herinrichting of onderhoud van de openbare ruimte. Daarbij wordt rekening gehouden met:

- Bij reconstructie van infrastructuur wordt rekening gehouden met de nieuwste richtlijnen van het CROW met betrekking tot toegankelijkheid
- De inzet van ervaringsdeskundigen bij testen van toegankelijkheid
- Het combineren van verkeersveiligheid en toegankelijkheid als één geheel bij projecten

Participatie en bewustwording

De gemeente Woensdrecht betreft inwoners actief bij het signaleren van knelpunten op het gebied van toegankelijkheid. Daarnaast wordt in communicatie en bewustwordingscampagnes nadruk gelegd op het belang van een toegankelijke leefomgeving voor iedereen. Door samenwerking met maatschappelijke organisaties, dorpsraden en belangenverenigingen willen we knelpunten vroegtijdig signaleren en oplossen.

Bijlage 1

Inrichtingskenmerken wegen

Categorie type	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)	GOW(80)	ETW(60)
Wegkenmerken					
Maximalsnelheid	50	30	30 (15 bij woonerf)	80	60
Verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Open verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding
Markering/Scheiding rijrichting	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, (Evt: 3-1 kantmarkering)	In principe geen markering, evt middenscheiding door afwijkende verharding.	Geen scheiding, geen markeringen	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering (Evt: onderbroken en 3-1 kantmarkering)	1-3 kantmarkering
Verhardingsbreedte (tweerichtingsverkeer)	Minimaal profiel: 5.80m Ideaal profiel: 6.50m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.80-6.50m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.80m	7.50m	<6.00m met rijloper Minimaal: 3.00m Ideaal: 4.00m
Obstakelvrije ruimte naast rijbaan	>2.50m	N.v.t.	N.v.t.	Minimaal >4.50m Normaal 6.00m	Minimaal 1.50m Ideaal >2.50m
Snelheidsremmers	Bij LV-oversteken en/of bijzondere situaties	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >100m	Bij kruispunten, op rechtstanden >100m	Bij LV-oversteken en/of bijzonder situaties reductie snelheid <80km/h	Bij kruispunten, LV-oversteken, op rechtstanden >200m
Positie Fiets: Breedte Fietspaden/stroken 0-150 fts/uur: 150-750 fts/uur: >750 fts/uur:	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken >2.00m 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan	Vrijliggende bromfietspaden (gesloten verharding) >2.50m (3.00m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Minimaal: fiets op de rijbaan Ideaal: Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m (2.50m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m
Positie Voetganger	Trottoir	Trottoir	Trottoir/loopstrook geen voorziening bij ERF	N.v.t.	N.v.t.
trottoirbreedte	>2.00m	>2.00m	>2.00m		
Positie bromfiets	Rijbaan	Rijbaan	Rijbaan	(Brom)fietspad of parallelweg	Rijbaan
Positie landbouwverkeer	Rijbaan	Rijbaan	Niet gewenst	Parallelweg	Rijbaan
Halten openbaar vervoer	Haltekom	Rijbaan	Rijbaan	Haltekom	Rijbaan
Autoparkeren	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.50m breed	Langs- of haaks parkeervakken (voorkeur: op trottoirniveau)	Niet toegestaan	Minimaal: enkel in langspaarkeervakken >2.50m breed Ideaal: niet toegestaan
Erfaansluitingen	Geen uitritten (bestaande situaties toegestaan)	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan	Geen uitritten	Uitritten toegestaan
Openbare verlichting	Middelhoog (6-8m)	Middelhoog (5-7m)	Laag (3-5m)	Nadere afweging	Beperkt aanwezig
LV oversteek	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.50m opstelplaats/ middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.50m opstelplaats/ middengeleider	N.v.t.	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.50m opstelplaats/ middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.50m opstelplaats/ middengeleider

KRUISPUNT	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)
Met ETW(30)	Uitritconstructie, rotonde, VRI of voorrangskruispunt	Uitritconstructie, voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met GOW(30)	Rotonde, voorrangskruispunt	Rotonde, voorrangskruispunt	
Met GOW(50)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

KRUISPUNT	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Met ETW(60)-2	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Met ETW(60)-1	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	
Met GOW(80)	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt		

WEG-CATEGORIE			MAXIMUMSNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (KM/H)	INTENSITEIT GEMOTORISEERD VERKEER (MVT/ETM)	FIETSNETWERKCATEGORIE		
					BASISSTRUCTUUR (IFIETS <750/ETM)	HOOFDFIETSNETWERK (IFIETS 500-2.500/ETM)	SNELLE FIETSROUTE (IFIETS >2.000/ ETM)
Erftoegangsweg	Stapvoets of 30		< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of fietsstraat	Fietsstraat (met voorrang)	
			2.000-5.000		Gemengd verkeer of fietsstrook	Fietspad of fietsstrook (met voorrang)	
			> 4.000	Fietsstrook of fietspad			
Gebiedsontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	Niet relevant	Fietsstrook of fietspad	Fietspad		
		2x2 rijstrook					
	70			Fiets-/bromfietspad			

Bijlage 2

Inrichtingskenmerken fietsstraat

	RABAT (B)	RIJLOPER (A)	MIDDEN (D)	RIJLOPER (A)	RABAT (B)	RIJBAAN (C)
Kritisch*)	0,30	1,70	0,70	1,70	0,30	4,70
Min	0,30	2,00	0,80	2,00	0,30	5,40
Max	0,60	2,25	1,50	2,25	0,60	7,20

*) Een rijbaanbreedte tussen 4,70 m en 5,40 m is kritisch voor situaties waarbij een auto die inhaalt een fietser uit de tegenrichting kan tegenkomen. Bij voorkeur niet toe te passen als deze combinatie vaak voorkomt.