

Wegencategoriseringsplan



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	- 3 -
2. DUURZAAM VEILIG.....	- 3 -
2.1 DE VIJF PRINCIPES VAN DUURZAAM VEILIG	- 3 -
2.2 WIJKVERBINDINGSWEG	- 4 -
2.3 WAAROM EEN WEGENCATEGORISERINGSPLAN?	- 4 -
3. DEFINITIE WEGENCATEGORISERING.....	- 4 -
3.1 ERFTOEGANGSWEGEN.....	- 4 -
3.2 ONTSLUITINGSWEGEN LOKAAL	- 5 -
3.3 BEDRIJVEN-/ INDUSTRIETERREINEN	- 5 -
3.4 VERBINDINGSWEGEN LOKAAL.....	- 5 -
3.5 ONTSLUITINGSWEGEN REGIONAAL	- 6 -
3.6 VERBINDINGSWEGEN REGIONAAL.....	- 7 -
4. WEGENCATEGORISERINGPLAN.....	- 7 -
4.1 WEGPROFIELEN EN INRICHTINGSEISEN	- 9 -

1. Inleiding

Voor u ligt het wegcategoriseringsplan van de gemeente Woerden. Het wegcategoriseringsplan is een uitwerking van de Verkeersvisie 2030 en de Strategienota Verkeersvisie. In september 2017 heeft de gemeenteraad de Verkeersvisie 2030 vastgesteld. In de Verkeersvisie staan een 11-tal missiedoelstellingen opgenomen die zijn uitgewerkt in een visie. Het autoverkeer in Woerden is onderverdeeld in 3 subcategorieën waaraan een missiedoelstelling gekoppeld is, namelijk:

Autoverkeer in het centrum

Vermijdbare of afwendbare automobilititeit in het centrum wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.

Autoverkeer in de Gemeente

Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.

Autoverkeer langs de Gemeente

Automobilisten ban buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebbe, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.

In de missiedoelstelling van 'autoverkeer langs de gemeente' wordt gesproken over hoofdverbindingroutes. Dit vormt de basis om onderscheid te maken in de functie van verschillende wegen. Een weg die onderdeel uitmaakt van een hoofdverbindingroute heeft een andere functie dan een woonstraat. Het is overigens niet uniek dat de gemeente Woerden onderscheid maakt in de functie en gebruik van verschillende wegtypen. Landelijk wordt hiervoor het Duurzaam Veilig principe gebruikt.

2. Duurzaam Veilig

Duurzaam veilig is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

2.1 De vijf principes van Duurzaam Veilig

Duurzaam veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Hiervoor zijn vijf principes opgesteld:

- Functionaliteit van wegen. Wegen moeten gebruikt worden op een manier waarvoor ze bedoeld zijn. Hiervoor zijn straten en wegen gecategoriseerd: Hoofdverbindingswegen, wijkverbindingswegen en erftoegangswegen
- Homogeniteit van massa, richting en snelheid. Conflicten tussen lichte verkeersdeelnemers en zwaar verkeer, tussen weggebruikers met grote snelheidsverschillen en tussen weggebruikers uit verschillende richtingen moeten worden voorkomen.
- Herkenbaarheid. Het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg, zodat weggebruikers hun gedrag automatisch aanpassen. Wegmarkering moet uniform zijn, zodat over in Nederland duidelijk is op welk type weg men zich bevindt, wat men daar kan verwachten en welk verkeersgedrag daar verlangd wordt.
- Vergevingsgezindheid. Er moeten maatregelen zijn die ernstig letsel voorkomen bij ongevallen. Hierbij valt te denken aan de veilige inrichting van berm en de beschermende werking van voertuigen (voor inzittenden en zogeheten 'bots partners').
- Statusonderkenning. Weggebruikers moeten hun eigen taakbekwaamheid goed kunnen inschatten. Zelfoverschatting is zeer ongewenst en daardoor een bron van gevaar...¹

In de Verkeersvisie 2030 zijn verschillende wegcategorieën onderscheiden die aansluiten bij de principes van Duurzaam Veilig. De volgende wegcategorieën worden onderscheiden:

- Erftoegangsweg/ lokale ontsluitingsweg (Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom)
- Wijkverbindingsweg/ lokale verbindingsweg
- Hoofdverbindingsweg/ lokale verbindingsweg (Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom)
- Buitenweg/ regionale ontsluitingsweg (Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom)
- Provinciale weg/ regionale verbindingsweg (Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom)

¹ Informatie is afkomstig van de website <https://vvn.nl/standpunten/duurzaam-veilig>
Wegcategorisering 2030

Om de begrippen toegankelijker te maken en geen verwarring te krijgen over binnen- en buiten de bebouwde kom, is er in de Verkeersvisie voor gekozen om de begrippen Erftoegangsweg (ETW), Wijkverbindingsweg (WVW), Hoofdverbindingsweg (HVW), Buitenweg (BW) en Provinciale weg (PW) te hanteren. De wegcategorie Wijkverbindingsweg is hierbij extra ten opzichte van de Duurzaam Veilig systematiek. Hieronder wordt toegelicht waarom daarvoor gekozen is.

2.2 Wijkverbindingsweg

De wijkverbindingsweg is een wegcategorie die in de systematiek tussen de ETW en de HVW is gepositioneerd. De weg vormt namelijk de schakel tussen de wijken en de hoofdwegen, maar zorgt ook voor de aansluiting van woningen op het wegennet. Daardoor heeft de weg een dubbele functie, namelijk verbinden en ontsluiten. Hierdoor is dit type weg moeilijk in te delen in de Duurzaam Veilig systematiek en wordt dit type weg vaak als 'grijze weg' bestempeld. Dat betekent feitelijk dat er geen standaard inrichting wordt voorgeschreven, maar dat maatwerk moet worden toegepast.

2.3 Waarom een Wegencategoriseringsplan?

Het categoriseren van wegen is geen exacte wetenschap. De grenzen tussen verschillende categorieën verschillen van systeem tot systeem en kunnen niet altijd duidelijk afgebakend worden.

Wegencategorisering is in eerste plaats een instrument om de communicatie tussen het ruimtelijk beleid, het mobiliteitsbeleid, de wegontwerpers en de weggebruikers te vergemakkelijken. Wegennetwerken zijn complex en met een uitgewerkte wegencategorisering kan er op verschillende manieren structuur in gebracht worden. Voor het bepalen van de verschillende wegencategorieën is de samenhang tussen de vormgeving, de functie en het gebruik van de weg van belang, zoals staat beschreven in paragraaf 2.1. Het categoriseren van een netwerk is interessant voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, dat op basis van de categorie van een weg lange- en kortermijnbeslissingen kan maken over bv. verkeerskundige verbeteringen of ruimtelijke ontwikkelingen. Voor wegontwerpers kan wegencategorisering een kapstok (HIOR) bieden om ontwerprichtlijnen en inrichtingsprincipes op te baseren, en zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid van en langs wegen te garanderen. Voor wegbeheerders kan de wegencategorisering ten slotte als gebruikt worden om beslissingen over investeringen te maken, bijvoorbeeld voor structurele onderhoudswerken.

3. Definitie wegencategorisering

In bijlage 2 van de Verkeersvisie 2030 zijn de definities van de verschillende wegtypes opgesomd. Voor de volledigheid en leesbaarheid van dit stuk wordt dit hieronder herhaald. Zoals aangegeven ontbreekt in de verkeersvisie de WVW-B.

3.1 Erftoegangswegen

De woonstraten vormen de ontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een erftoegangsweg is om verkeer zo veilig mogelijk (met een geringe snelheid en rekening houdend met het overige verkeer) naar de lokale verbindingswegen te leiden en omgekeerd. Kenmerk van een erftoegangsweg is dat het verblijven voorop staat en zodoende op ieder wegvak uitwisseling tussen verkeersstromen mogelijk is.

Een *erftoegangsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken onderdeel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een erftoegangsweg verbindt uitsluitend woonhuizen/erven met een lokale verbindingsweg;
- Er zijn in principe geen extra voorrangregels van kracht ten opzichte van de normale wettelijke regels;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan;
- Voetgangers maken gebruik van het trottoir. Wanneer er geen trottoir aanwezig is maken voetgangers ook gebruik van de rijbaan;
- De snelheid is maximaal 30 km/u;
- De weg is onderdeel van een 30 km/u zone;
- De weg is zodanig ingericht (door middel van wegverloop, parkeersituatie en snelheid remmende maatregelen) dat gereden snelheden boven de 30 km/u ongebruikelijk zijn;
- De weg is in principe uitgevoerd in klinkers;
- De weg is geen onderdeel van een bus route;

- Maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal.
-

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Guldendreef (Woerden), Hazelaarstraat (Woerden), Kastanjelaan (Zegveld), Batestein (Harmelen).

3.2 Ontsluitingswegen lokaal

De woonstraten vormen de ontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een erftoegangsweg is om verkeer zo veilig mogelijk (met een geringe snelheid en rekening houdend met het overige verkeer) naar de lokale verbindingswegen te leiden en omgekeerd. Kenmerk van een erftoegangsweg is dat het verblijven voorop staat en zodoende op ieder wegvak uitwisseling tussen verkeersstromen mogelijk is.

Een *erftoegangsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken onderdeel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een erftoegangsweg verbindt uitsluitend woonhuizen/erven met een lokale verbindingsweg;
- Er zijn in principe geen extra voorrangregels van kracht ten opzichte van de normale wettelijke regels;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan;
- Voetgangers maken gebruik van het trottoir. Wanneer er geen trottoir aanwezig is maken voetgangers ook gebruik van de rijbaan;
- De snelheid is maximaal 30 km/u;
- De weg is onderdeel van een 30 km/u zone;
- De weg is zodanig ingericht (door middel van wegverloop, parkeersituatie en snelheid remmende maatregelen) dat gereden snelheden boven de 30 km/u ongebruikelijk zijn;

In het kader van herkenbaarheid en uniformiteit vindt de gemeente het van belang dat ook deze wegen een eigen categorie krijgen. Aan een wegcategorie wordt namelijk een bepaald wegprofiel en een bepaalde uitstraling gekoppeld. Hiermee wordt aan de weggebruiker gecommuniceerd op welk type weg hij zich bevindt, wat men kan verwachten en welk verkeersgedrag daar verlangd wordt. In die zin past het invoeren van deze extra wegcategorie juist wél binnen het principe 'Herkenbaarheid' van Duurzaam Veilig. Door de wegcategorie en de daarbij behorende inrichting consequent binnen de gemeente door te voeren, raken de dagelijkse gebruikers gewent aan dit type weg waardoor het gebruik ervan veiliger wordt. De huidige verkeersvisie gaat nog uit van een snelheid van 50 km per uur maar door een aangenomen motie in de 2^{de} kamer afgelopen oktober is dit achterhaald en zal er op korte duur een wetsvoorstel komen waar men uitgaat van 30 km per uur op dit soort wegen. Later zullen wij hierop terugkomen in relatie tot de impact op ons wegenareaal.

3.3 Bedrijven-/ industrieterreinen

Bedrijven- en industrieterreinen vormen de uitzondering op de systematiek waar in Woerden voor gekozen is. Feitelijk zijn alle wegen op een bedrijven-/industrieterrein Wijkverbindingswegen. Echter is de functie en het gebruik van deze wegen zodanig anders (veel meer zwaar verkeer/ grote voertuigen en veel minder voetgangers en fietsverkeer ten opzichte van de 'reguliere' Wijkverbindingswegen) dat voor de wegen op bedrijven-/industrieterreinen voor een andere inrichting wordt gekozen. Deze krijgen in de systematiek dan ook het label Wijkontsluitingsweg Bedrijventerrein (WVW-B). Dit is overigens ook een toevoeging ten opzichte van de Verkeersvisie 2030.

3.4 Verbindingswegen lokaal

Lokale verbindingswegen zijn onderdeel van de hoofdontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *gebiedsontsluitingswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een gebiedsontsluitingsweg is om verkeer wat een herkomst of bestemming in de gemeente heeft zo snel en veilig mogelijk op de regionale verbindingswegen of rijkswegen te krijgen en vice versa.

In deze Verkeersvisie onderscheiden we binnen de bebouwde kom twee typen gebiedsontsluitingswegen, namelijk een *hoofdverbindingsweg* en een *wijkverbindingsweg*. Om te bepalen welke wegen in aanmerking komen om onderdeel uit te maken van de hoofdontsluiting, moet eerst gedefinieerd worden wanneer een weg als hoofdverbindingsweg of als wijkverbindingsweg aangemerkt kan worden.

Een *wijkverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- De weg maakt deel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een wijkverbindingsweg verbindt verkeer van erftoegangswegen naar een hoofdverbindingsweg maar ontsluit ook verkeer van woonhuizen/erven;
- Bij uitzondering kunnen voorrangregels zoals een fietsstraat, kruising met een vrij liggend fietspad (vaak een hoofdfietsroute) of een zebrapad worden toegepast;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan (al dan niet met behulp van een fietsstrook of fietsstraat);
- De maximumsnelheid is 30 km/u;
- De weg is zodanig ingericht dat, met behulp van snelheid remmende maatregelen, wordt getracht om de gereden snelheid te reduceren;
- De weg is bij voorkeur uitgevoerd in stille klinkers;
- De weg kan onderdeel zijn van een bus route. Bus halteert op de rijbaan;
- Maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Kievitstraat (Woerden) en de Beukenlaan (Kamerik).

Een *hoofdverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk/ er grenzen niet direct woonhuizen/erven aan;
- Er is een strikte scheiding in het gebruik van de te onderscheiden doelgroepen weggebruikers:
 - Fietsers bewegen zich via een vrij liggend fietspad, via fietsstroken of ze volgen een eigen route;
 - Voetgangers volgen een eigen route en worden dus niet langs een hoofdverbindingsweg gefaciliteerd;
- De uitwisseling van verkeer (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) vindt plaats op kruispunten in de vorm van een (deels) ongelijkvloers kruispunt, een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt;
- De maximumsnelheid is 50 km/u of 70 km/u (binnen de bebouwde kom) afhankelijk van de weginrichting en omgevingskenmerken;
- Naast de verharding (en, indien van toepassing, naast het vrij liggende fietspad) is een voldoende brede berm aanwezig;
- De weg is uitgevoerd in asfalt;
- De weg kan onderdeel zijn van een bus route. Bus halteert naast de rijbaan in een haltekom;
- Aangezien niet elke hoofdverbindingsweg dezelfde omgevingskenmerken heeft, wordt hier een verder onderscheid in aangebracht:
 - Hoofdverbindingsweg type 3: maximaal 12.000 motorvoertuigen per etmaal
 - Hoofdverbindingsweg type 2: maximaal 17.000 motorvoertuigen per etmaal
 - Hoofdverbindingsweg type 1: meer dan 17.000 motorvoertuigen per etmaal

3.5 Ontsluitingswegen regionaal

De 60 km/u wegen, ook wel '*buitenwegen*' genoemd, kunnen zowel gemeentelijke wegen¹ als provinciale wegen¹ zijn. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Buitenwegen maken geen deel uit van een woonwijk;
- Er grenzen direct erven aan de weg;
- De weg is altijd één rijbaan voor verkeer in twee richtingen zonder rijstrookindeling;
- De uitwisseling vindt gelijkvloers plaats op voorrangskruispunten, rotondes of gelijkwaardige kruispunten. Dit laatste gebeurt uitsluitend als de weg onderdeel is van een 60 km/u zone;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een onderbroken kantmarkering/ suggestiestroken al dan niet met een rode kleur als visuele versmalling;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is toegestaan;
- De weg kan ook worden uitgevoerd met fietsstroken of in combinatie met een vrij liggend fietspad;
- De weg is uitgevoerd in asfalt.
- Maximale intensiteit 6.000 mvt/etm, gelijk aan wijkverbindingsweg? Functie en gebruik komt daar het meest mee overeen, eens?

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Middenweg (Zegveld), Breudijk (Harmelen) en Teckop (Kamerik).

3.6 Verbindingswegen regionaal

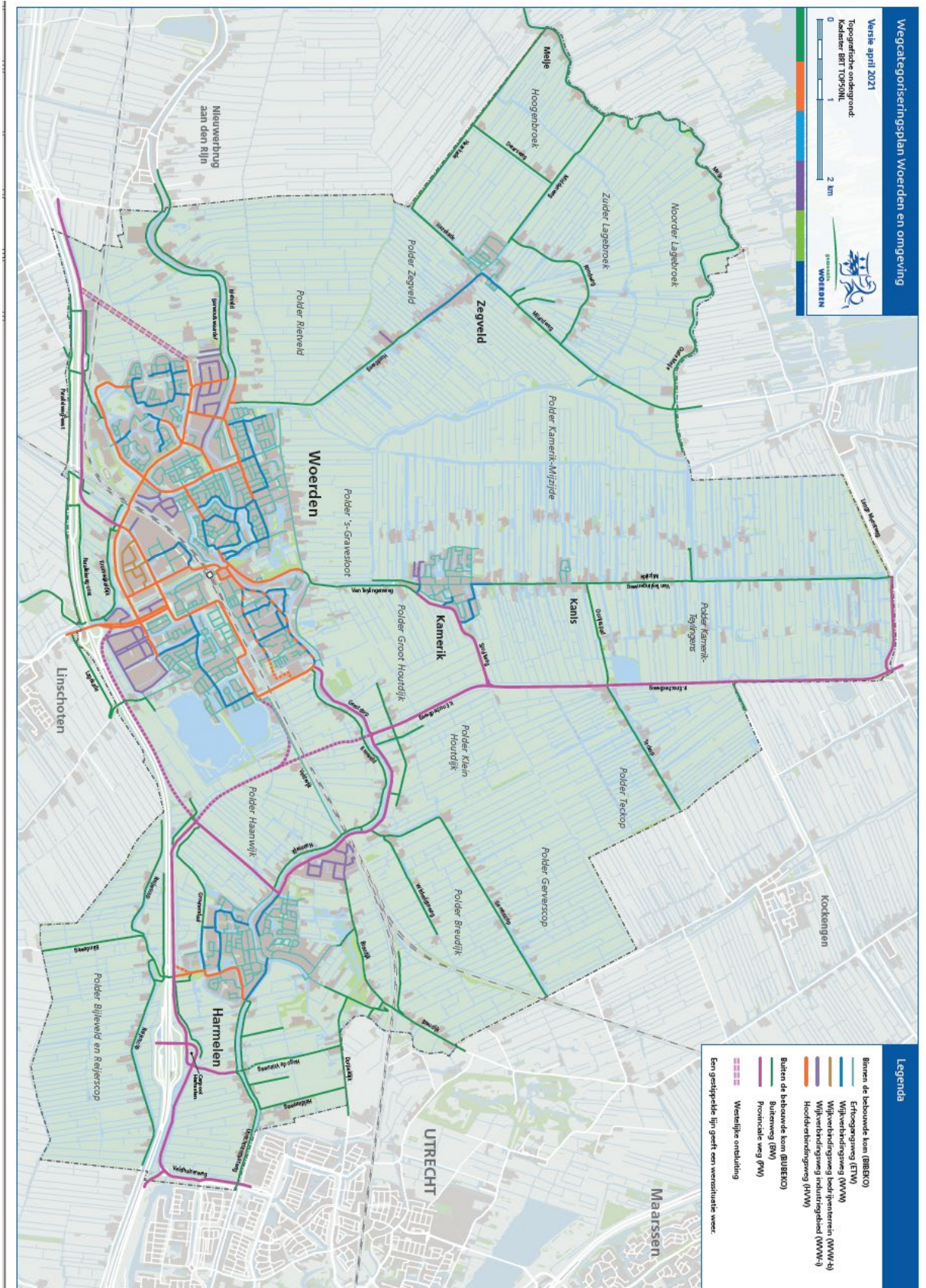
De 80 km/u wegen, ook wel 'Provinciale wegen' genoemd, zijn uitsluitend in beheer van de provincie. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk;
- Er grenzen niet direct erven aan de weg;
- Er is minimaal één rijbaan met twee tegengestelde rijrichtingen voorzien van een rijstrookindeling;
- De uitwisseling met overig verkeer vindt plaats op een ongelijkvloerse kruising, een geregeld kruispunt, een rotonde of een voorrangskruispunt;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een dubbele as-markering en onderbroken kantmarkering;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is verboden;
- Fietsers hebben een eigen infrastructuur;
- De weg is uitgevoerd in asfalt.

Wegen die aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Ing. Enschedeweg of het zuidelijke gedeelte van de Randweg Harmelen.

4. Wegencategoriseringplan

Bij het opstellen van een wegencategoriseringsplan gaan we uit van de gewenste situatie in 2030. Het kan dus zijn dat wegen een wegencategorie toegekend krijgen die niet overeenkomen met de huidige inrichting, functie of intensiteiten van de weg. In dat geval is dit dus een wensbeeld voor 2030.



4.1 Wegprofielen en inrichtingseisen

Iedere wegcategorie kent zijn eigen inrichtingseisen en wegprofielen. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke inrichtingsprofielen we voor de wegen hanteren. Een groot deel van de inrichtingseisen zijn al in de Bijlagen Verkeersvisie 2030 opgenomen. Uiteraard is er altijd maatwerk nodig om de juiste inpassing bij de juiste weg te kiezen.

De wegprofielen die zijn opgenomen zijn dwarsdoorsnedes van een fictieve weg. De openbare ruimte wordt opgebouwd tussen de eigendomsgrenzen van de woningen of bedrijven waar de openbare ruimte aan grenst. De opbouw van de openbare ruimte bestaat uit verschillende inrichtingselementen, zoals een groenstrook, een rijbaan, een parkeerstrook (incl. rabatstrook), een trottoir, een berm en een fietsstrook/-pad. Afhankelijk van het wegtype worden deze inrichtingselementen in verschillende uitvoeringsvormen en samenstellingen toegepast. De weergegeven profielen zijn een voorbeeld van hoe een uitvoeringsvorm van dat type weg eruit zou kunnen zien. In de bijgevoegde tabel zijn de verschillende uitvoeringsvormen van dat type weg opgenomen en de maat die daarbij gehanteerd wordt.

De keuze voor een bepaald profiel wordt hoofdzakelijk bepaald door het wegtype uit het wegategoriseringsplan. Vervolgens wordt op basis van de functie-eisen van de specifieke weg in combinatie met de beschikbare breedte van de openbare ruimte een gewenst profiel gekozen. Op basis van inspraak kunnen op onderdelen nog aanpassingen worden aangebracht.

Erftoegangsweg (ETW)

Kenmerken

Snelheid: 15 km/u of 30 km/u

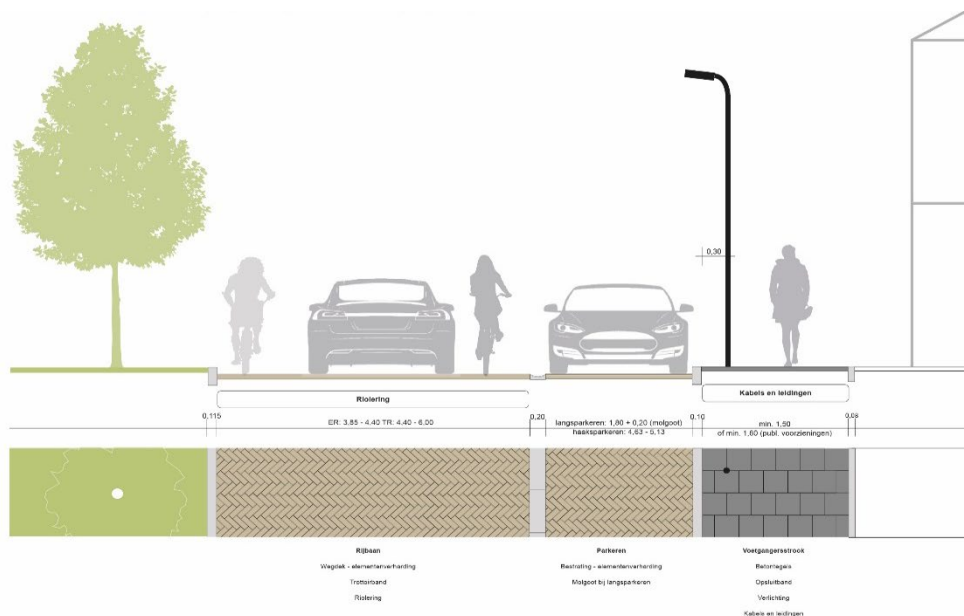
Brommers: op de rijbaan

Fietsers: op de rijbaan

Voetgangers: op de rijbaan of voetpad

Parkeren: op de rijbaan of op een parkeerstrook

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

Profiel	Rijbaan gemengd verkeer zonder parkeren	Rijbaan gemengd verkeer met langsparkeren	Rijbaan gemengd verkeer met parkeren in havens	Rijbaan met gemengd verkeer met haakse parkeervakken
	Breedte (m)	Breedte (m)	Breedte (m)	
Eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets		3,85 – 4,40	3,85 – 4,40	
Twee richtingsverkeer auto/fiets	4,40 - 5,00	4,40 - 5,00	4,40 - 5,00	≥6,00
Parkeerstrook		Geen aparte voorziening, op rijbaan	1,80 breed, 0,20m molgoot ≥6,00 – 7,00 lang, geen vak indeling	2,50 breed 4,63 – 5,13 lang (Eventueel rabatstrook: 0,60)
Voetgangersstrook	1,20 - 1,50 0,90 bij vernauwing	≥1,50 of ≥1,80 bij publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen

Wijkverbindingsweg (WVW)

Kenmerken:

Snelheid: 30 km/u

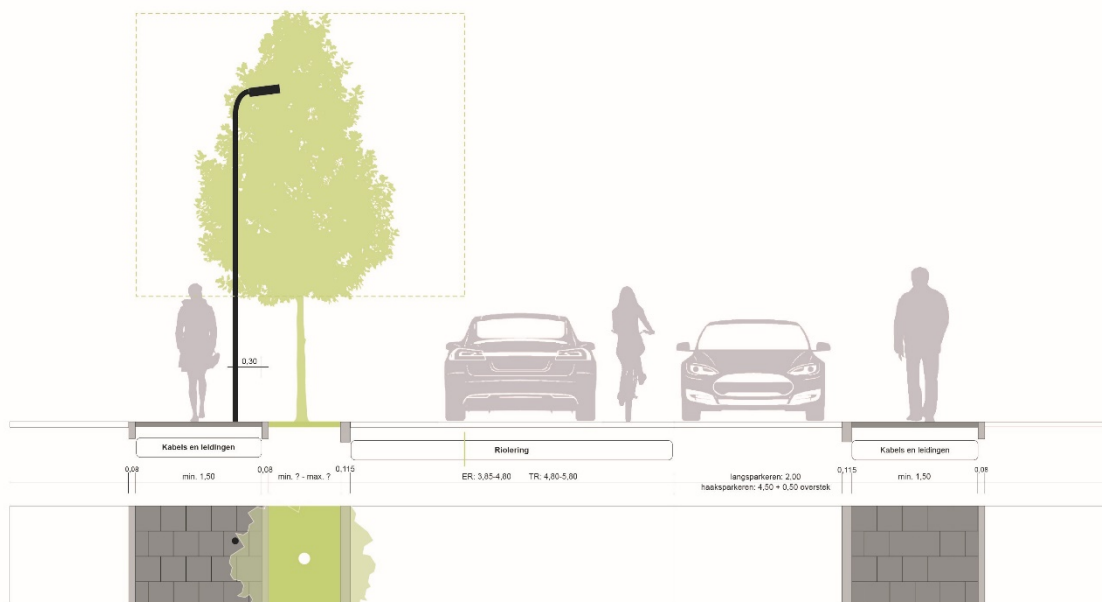
Brommers: op de rijbaan

Fietsers: Fietsstrook of vrij liggend fietspad

Voetgangers: op voetpad langs de rijbaan of met tussenberm

Parkeren: op haak-/ of langsparkerstrook

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

Profiel	Rijbaan gemengd verkeer zonder parkeren	Rijbaan gemengd verkeer met langsparkeren	Rijbaan gemengd verkeer met parkeren in havens	Rijbaan met gemengd verkeer met haakse parkeervakken
	Breedte (m)	Breedte (m)	Breedte (m)	
Eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets		3,85 – 4,40	3,85 – 4,40	
Tweerichtingsverkeer auto/fiets	4,40 - 5,00	4,40 - 5,00	4,40 - 5,00	≥6,00
Parkeerstrook		Geen aparte voorziening, op rijbaan	1,80 breed, 0,20m molgoot ≥6,00 – 7,00 lang, geen vak indeling	2,50 breed 4,63 – 5,13 lang (Eventueel rabatstrook: 0,60)
Voetgangersstrook	1,20 - 1,50 0,90 bij vernauwing	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen

Wijkverbindingsweg bedrijventerreinen (WVW-B)

Kenmerken:

Snelheid: 50 km/u

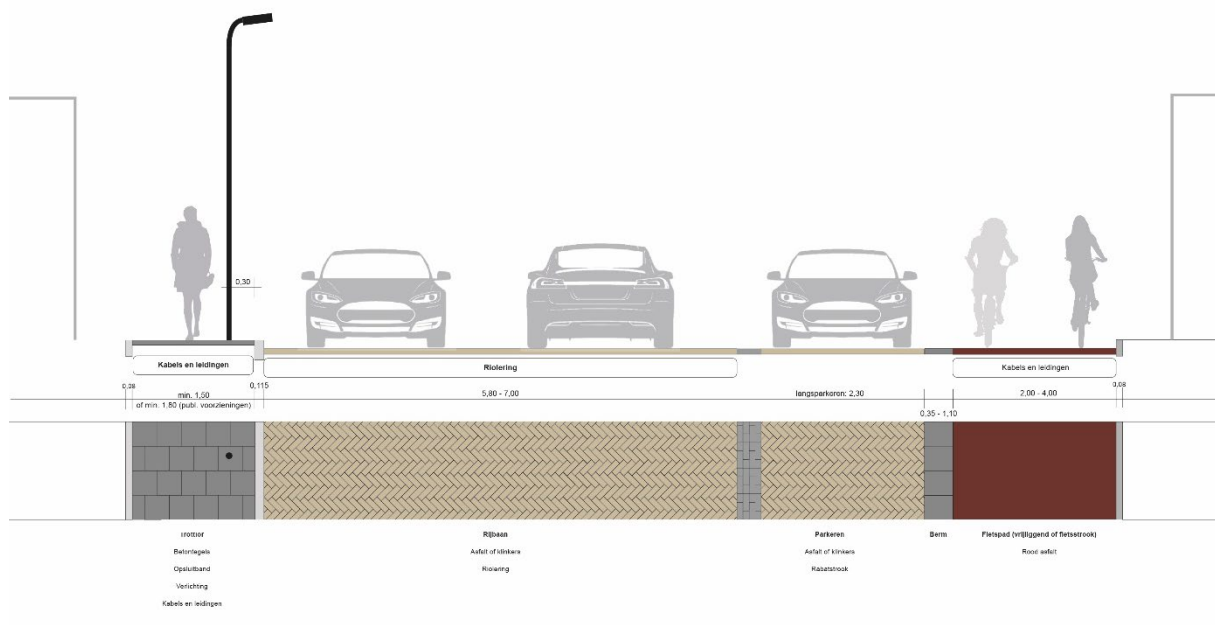
Brommers: op de rijbaan

Fietsers: op de rijbaan

Voetgangers: op de rijbaan of op voetpad

Parkeren: op eigen terrein of op langsparkeren

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

Profiel	Rijbaan autoverkeer, vrij liggende fietspaden (m)	Rijbaan autoverkeer, vrij liggende fietspaden en parkeervakken (m)	Rijbaan autoverkeer, fietsers op fietsstrook
	Breedte (m)	Breedte (m)	Breedte (m)
Rijbaan	5,80 – 7,00	5,80 – 7,00	5,80 – 7,00
Parkeerstrook/-haven	-	≥2,30 breed (inclusief rabatstrook) ≥6,00 – 7,00 lang	-
Berm	≥0,60	0,35 – 1,10	-
Fietspad/-strook	2,00 – 4,00	2,00 – 4,00	1,70 – 2,25
Voetpad	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen

Wijkverbindingsweg industrieterreinen (WVW-i)

Kenmerken:

Snelheid: 30 km/u of 50 km/u

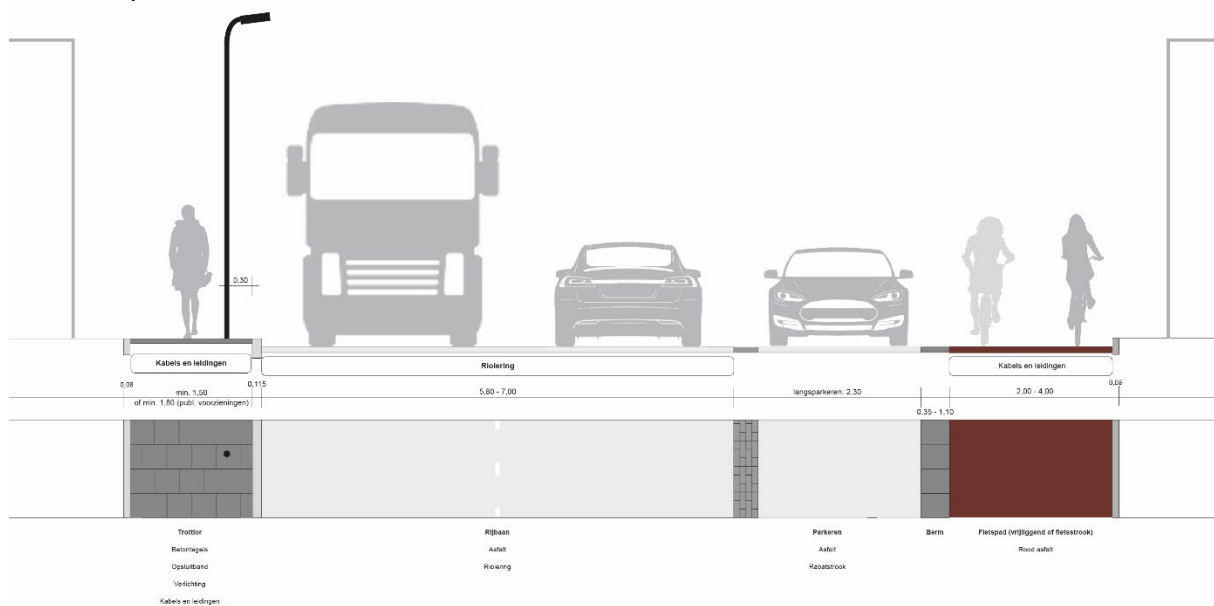
Brommers: op de rijbaan

Fietsers: fietsstrook of vrij liggend fietspad

Voetgangers: op voetpad

Parkeren: Op eigen terrein of op langsparkerstroken

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

Profiel	Rijbaan autoverkeer, vrij liggende fietspaden (m)	Rijbaan autoverkeer, vrij liggende fietspaden en parkeervakken (m)	Rijbaan autoverkeer, fietsers op fietsstrook
	Breedte (m)	Breedte (m)	Breedte (m)
Rijbaan	5,80 – 7,00	5,80 – 7,00	5,80 – 7,00
Parkeerstrook/-haven	-	≥2,30 breed (inclusief rabatstrook) ≥6,00 – 7,00 lang	-
Berm	≥0,60	0,35 – 1,10	-
Fietspad/-strook	2,00 – 4,00	2,00 – 4,00	1,70 – 2,25
Voetpad	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen

Hoofdverbindingsweg (HVW)

Kenmerken

Snelheid: 50 km/u of 70 km/u

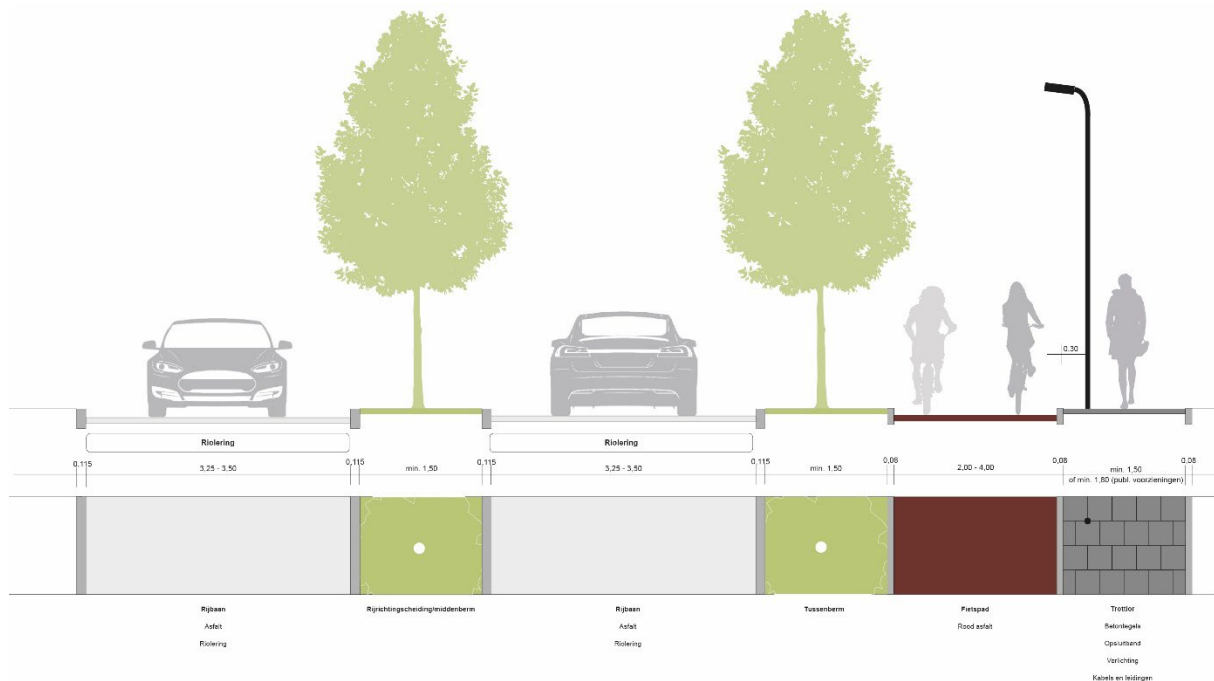
Brommers: op vrij liggend fietspad of op parallelweg

Fietsers: op vrij liggend fietspad of op parallelweg

Voetgangers: op voetpad met tussenberm

Parkeren: er worden geen parkeervakken aangebracht

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

Profiel Bibeko	Eén rijbaan met één rijstrook (per richting) (m)	Twee rijbanen met twee rijstroken per rijbaan (per richting) (m)
Totale verhardingsbreedte	8,50 (inclusief middenberm)	6,50
Rijstrookbreedte	3,25-3,50	3,25
Rijrichtingscheiding/middenberm	≥1,50	≥1,50
Parkeervak	N.V.T.	N.V.T.
Tussenberm	≥1,50	≥1,50
Fietspad	2,00 – 4,00	2,00 – 4,00
Voetpad	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen	≥1,50 of ≥1,80 publieke voorzieningen

Buitenweg (BW)

Kenmerken

Snelheid: 60 km/u of 80 km/u

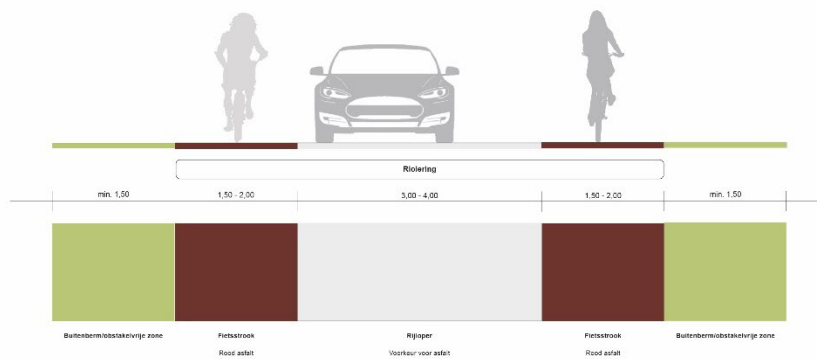
Brommers: op de rijbaan

Fietsers: op de rijbaan

Voetgangers: op de rijbaan

Parkeren: er worden geen parkeervakken aangebracht

Voorbeeldprofiel



Op basis van de functie-eisen van de weg, wordt een bepaald profiel en maatvoering gekozen op basis van onderstaande tabel:

	Vormgeving rijbaan bij kant- of uitwijkstroken (m)	Vormgeving rijbaan bij suggestie of fietsstroken (m)	Vormgeving rijbaan 80 km bij vrij liggend fietspad (m)
Rijloper	3,50 – 4,50	3,00 – 4,00	3,50 – 4,50
Kant – of uitwijkstrook	0,35 – 0,50	-	0,35 – 0,50
Suggestiestrook	-	1,00 – 1,50	-
Fietsstrook	-	1,50 – 2,00	-
Fietspad	-	-	1,50 – 4,00
Tussenberm	-	-	≥1,50
Buitenberm/ obstakelvrije zone	≥1,50	≥1,50	≥0,50