

## ***Verlag ‘Ontwerperscafé GOW 30’***

*14 december 2022, 9.00 – 12.00 uur, Eindhoven*

Op woensdag 14 december organiseerde CROW Fietsberaad in het kader van de Tour de Force en in samenwerking met de gemeente Eindhoven een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 24 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 7,9 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf Hillie Talens van CROW een korte inleiding over de stand van zaken van het actuele project ‘inrichtingskenmerken GOW 30’ dat CROW in opdracht van het Ministerie van I&W uitvoert. Bekijk de presentatie als bijlage 1.

Na de inleiding volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in drie workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Eindhoven**, Fransebaan
- **Casus gemeente Maasgouw**, Casino & Wal te Thorn
- **Casus gemeente Roosendaal**, Brugsestraat

Op de volgende pagina’s is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpogaven en de suggesties die tijdens de workshoprondes zijn gedaan.

**Casus 1:**

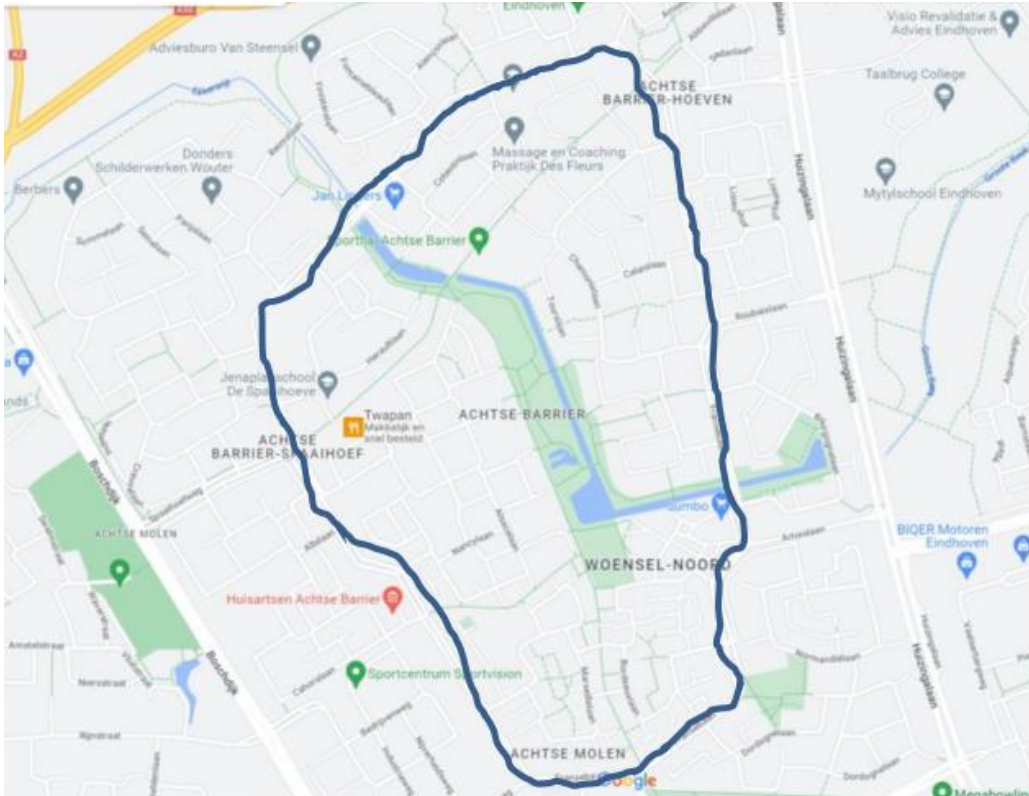
**- Gemeente Eindhoven -**

***Fransebaan***



### Casus: Fransebaan

De Fransebaan in Eindhoven Noord is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een 30 km/u regime. De weg bedient de wijk Achtse Barrier gelegen tussen de Boschdijk aan de westzijde, de Anthony Fokkerweg in het zuiden, de Huizingalaan ten oosten en de A50 in het noorden. Vanuit deze wegen zijn er meerdere ingangen naar de Fransebaan die helemaal rond loopt (blauwe lijn) en daarmee de hele (bloemkool) wijk toegankelijk maakt.



### Situatiebeschrijving

De Fransebaan wordt gekenmerkt door een erg breed profiel waarbij er sprake is van 2 rijstroken gescheiden door een groene middenberm. Op de rijstrook is ook een fietsstrook aangebracht en naast de rijstrook is er in de meeste gevallen de mogelijkheid om langs te parkeren. Vervolgens is er een trottoir en de aangrenzende woningen of andere voorzieningen. Op een enkele plek is er sprake van een parallelstructuur.

De weg vormt onderdeel van de nood- en hulpdiensten aanrijroutes en is ook een ov-route voor lijn 405.

We zien terug dat er ondanks de maximumsnelheid van 30 km/u veel harder gereden wordt. Verschillende metingen met Sids laten een V85 zien variërend van 42 tot 47 km/u. Dat beeld wordt ook onderstreept door de vele klachten en meldingen die we over de Fransebaan binnen krijgen.

Intensiteiten variëren een beetje tussen de 8000 en 10000 mvt/etmaal op een werkdag. Parkeren vindt plaats in langspaarkeerhavens, waar wegens tekort aan parkeerplaatsen ook schuin geparkeerd wordt of op de parallelstructuur.



Gelijkwaardige grote kruisingen.



Langsparkeren wordt gebruikt voor schuin parkeren



Met een parallelstructuur, maar fietsers op de rijbaan

### Ontwerppogave

Gemeente Eindhoven is bezig met de uitwerking van de motie 30 om in beeld te brengen waar meer 30 km/h in te voeren en vooral ook waar het bestaande 30 km/h verbeterd kan/moet worden. Wegen zoals de Fransebaan komen daarin nadrukkelijk naar voren, omdat dit soort wegen met de bestaande inrichting niet voldoen aan het verwachtingspatroon van een ETW30 maar een GOW50 niet gewenst is. De gemeente wil ruimte bieden aan de noodzakelijke verkeersfunctie, zonder dat het ten koste gaat van de aanliggende verblijfsfunctie en de leefbaarheid

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

#### Suggesties/opmerkingen:

- Ruimte is niet het probleem (met een dwarsprofiel van 27 meter op het smalste punt). Waar loopt de gemeente tegenaan? De Fransebaan kenmerkt zich als allée door de bomenrij in de middenberm. Hierdoor is het lastig om van het 2x1-profiel af te stappen.
- Is een knip leggen in de Fransebaan een optie om de intensiteit terug te dringen? Dit heeft geen effect. Het verkeer dat nu op de Fransebaan rijdt heeft een bestemming in de wijk, anders rijdt het er niet.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig. Het voorlopige voorstel van inrichtingskenmerken GOW30 geeft aan dat voorrangskruispunten toegepast moeten worden. Gemeente geeft aan dat men vreest voor hogere snelheden op de Fransebaan vanwege de voorangsregeling.

#### Oplossingsrichtingen

- Speelsere manier van inrichten. Voorbeelden die zijn genoemd:
  - 1x2 profiel, slalomend langs bomenrij;
  - Toepassen van een krap asfaltprofiel (1x2) met een brede schijngoot. Reden voor dit profiel is dat hiermee auto's dichter langs elkaar heen rijden wat de snelheid omlaag brengt.
- Parallelwegen weghalen. Parallelweg draagt bij aan het idee dat op de hoofdrijbaan een hogere snelheid is toegestaan.
- Heroverwegen wegcategorie GOW50.

#### Conclusie

Tijdens het ontwerperscafé is niet tot een ideale oplossing gekomen. De gemeente neemt de genoemde oplossingsrichtingen mee in overweging. Het voordeel is dat de Fransebaan nog niet op korte termijn hoeft te worden aangepakt.

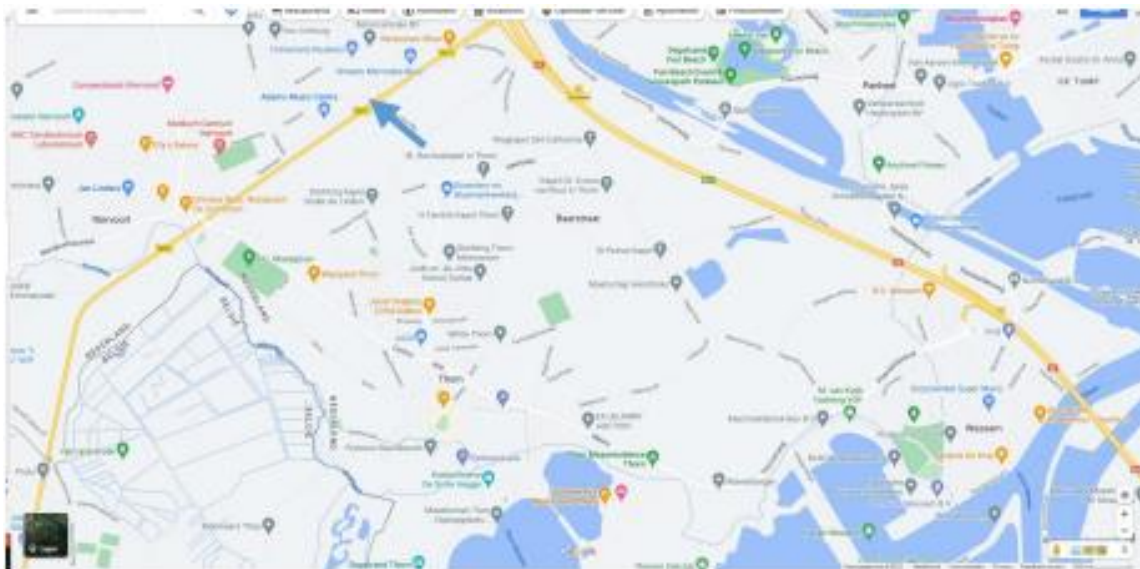
## **Casus 2:**

**- Gemeente Maasgouw -**

***Casino & Wal te Thorn***

### Casus: Casino & Wal te Thorn

Thorn is een historisch stadje en heeft daarom een beschermd stadsgezicht. Casino & Wal maken onderdeel uit van de doorgaande weg door Thorn. Deze wegen worden onder meer gebruikt door exceptioneel transport, lijnbus, landbouwverkeer, inwoners, werknemers en toeristen. Exceptioneel transport door Thorn over Casino & Wal is noodzakelijk om schepen te lossen in Wessem. Verder worden Casino & Wal lopende en fietsende overgestoken door inwoners van de historische stad om naar de winkel te gaan en een beperkt aantal schoolkinderen.



Casino & Wal zijn op een aantal plaatsen erg smal en de inrichting contrasteert sterk met de inrichting van het beschermd stadsgezicht.





Door een nieuwe inrichting van Casino & Wal moet een betere doorstroming krijgen omdat de personenauto intensiteit van Casino & Wal gaat veranderen als gevolg van de volgende activiteiten:

### 2.1.2 Toekomstige situatie

#### Ruimtelijke ontwikkelingen

Voornamelijk in het oosten van Thorn gaan in de komende jaren enkele ontwikkelingen plaatsvinden die van impact zijn op (het verkeer van-, naar- en in) de historische kern. Hierbij betreft het voornamelijk de volgende opgaves:

#### A. Vakantiepark Maasresidence

Ten oosten van de Grote Heggerplas wordt een vakantiepark gerealiseerd met in totaal 300 recreatiewoningen en 60 recreatieappartementen. Inmiddels zijn er reeds 90 recreatiewoningen gerealiseerd en is het park sinds april 2022 geopend.

#### B. Hotel Maasresidence

Aan de Grootheggerlaan wordt een hotel gerealiseerd met ca. 100 kamers.

#### C. Camping Vijverbroek

Camping Vijverbroek wordt opnieuw ontwikkeld, waarbij 45 chalets worden gerealiseerd.

#### D. Dijkversterking Thorn-Wessem

Het waterschap heeft plannen gemaakt voor het versterken en verleggen van de dijken vanaf de Belgische grens bij Thorn tot aan Wessem. De beoogde tracés kunnen van invloed zijn op de wegenstructuur en bouw van het hotel.

#### E. Verlegging van de Thornerbeek

De Thornerbeek wordt door het waterschap tussen Thorn en Wessem omgelegd naar een nieuw tracé dat grotendeels door het Meersveld loopt. Dit is mogelijk van invloed op de ontsluiting van het recreatiegebied ten zuiden van Thorn via de Grootheggerlaan.

#### F. Transformatie van de fabrieksgebouwen aan de Meers

Er zijn plannen om de fabrieksgebouwen aan de Meers (Starlifthalen en dakpannenfabriek) aan te kopen, slopen en saneren om hier meer



Figuur 2.3: Ruimtelijke ontwikkelingen



Eind 2023 moet het riool onder Casino & Wal (ongeveer 500m) vervangen worden. Er moet in 2023 begonnen worden met ontwerpen, het participatietraject en aanleg. Het budget is nog onbekend al valt te verwachten dat het college extra geld wil uitgeven voor een representatieve inrichting en inwonerswensen. De auto intensiteiten gaan als volgt veranderen:



De + 500 etmaalintensiteit is meegerekend in de totaalintensiteit van 3100. Aangetekend moet worden dat de piekmomenten zich voordoen op voor- en najaar weekenden met mooi weer. Er is geen sprake van een echte ochtend- of avondspits. De 3 geregistreerde ongevallen in 8 jaar tijd zijn aanrijdingen tussen (brom)fietser en (bestel)auto. De snelheden zijn als volgt:

WAL			CASINO		
LinkID	877761659F		LinkID	877761656F	
Snelheidslimiet	30		Snelheidslimiet	30	
Freeflow	30		Freeflow	30	
Kaart			Kaart		
Kaartweergave	Ondergrens voor boete		Kaartweergave	Minder dan 10 km overschrijding	
Maximale snelheid	54		Maximale snelheid	55	
Cijfers	VB5	Vgem	Cijfers	VB5	Vgem
Alles	36,3	27,4	Alles	37,7	30,1
Zonder vertraging	36,6	29,7	Zonder vertraging	38,1	31,7
Tijdens vertraging	-	15,9	Tijdens vertraging	-	15,2

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

#### Suggesties/opmerkingen:

- Wat is de reden dat de gemeente een GOW 30-inrichting wenst? Langs de route wordt een vakantiepark aangelegd en daardoor moet de doorstroming worden verbeterd. De vraag is hoe erg het is als vakantieverkeer enigszins in de file komt te staan?
- Faciliteer je met het vorige punt niet juist iedereen die niet in het dorp woont?
- De wens van de gemeente is een doorgaand wegprofiel, zonder dat er hoge snelheden behaald worden.
- Wat is de fietsintensiteit? Deze is laag. Een fietsstraat is daardoor geen optie.

#### Oplossingsrichtingen:

- Haal de parkeervakken weg. De parkeervakken leveren nu problemen op, omdat de bus overlast ervaart door geparkeerde auto's. Gezien de beperkte ruimte in het profiel, zou je in ieder geval de parkeervakken pas als allerlaatste optie in het profiel moeten inpassen.
- Bepaal eerst je uitgangspunten en prioriteiten. Bijvoorbeeld, begin bij de benodigde breedte rijbaan als eerste.
- De verkeersfunctie is in deze situatie belangrijker dan de verblijfsfunctie. Een optie is om de weg op te waarderen naar een GOW 50.
- Overweeg om de gehele weg in de voorrang uit te voeren. Over of dit überhaupt wenselijk is nog veel discussie in den lande. Het voordeel van gelijkwaardige kruisingen is dat de snelheid er uit gaat.
- Pas een plateau toe. Dit blijkt vanwege de ligging op zandgrond niet mogelijk en zou ook teveel geluidsoverlast geven.
- Pas drempels toe om de snelheid af te dwingen.
- Richt de inrichting op veiligheid, niet op de doorstroombaan!
- Een van de inrichtingsopties is spelen met materiaalkeuze: Strakke klinkers er in, bijvoorbeeld uitgevoerd streetprint (duurzaam soort asfalt dat op écht straatwerk lijkt, doordat er elk gewenst (steen)patroon in kan worden gedrukt/geprint). Pas verder een asfaltloper toe, een loopstrook uitgevoerd in klinkers en de kruisingsvlakken in andere kleur.
- Als automobilist de hoofdgebruiker is, dan is een GOW 30 inrichting eigenlijk geen optie. Om te kiezen voor een dergelijk inrichting is het wenselijk dat er ook gefietst wordt.
- Optie is om de ETW 30 met ontsluitingsfunctie te handhaven en het landbouwverkeer om te leiden.
- Pas een slinger toe in de verharding op het deel van het tracé dat breder is;
- Eventuele optie is om een trottoir aan één zijde van de weg toe te passen in plaats van aan twee kanten?
- Uniformiteit over hele lengte van het tracé is al winst ten opzichte van de huidige situatie.

### Conclusie

De ideale oplossing bestaat voor deze situatie helaas niet. Er zijn teveel randvoorwaarden of eisen, waardoor er weinig speelruimte meer is (bijvoorbeeld het zware boottransport). Dat betekent dat de gemeente keuzes moet maken. Wellicht is voor deze situatie de beste optie op het huidige profiel te handhaven.

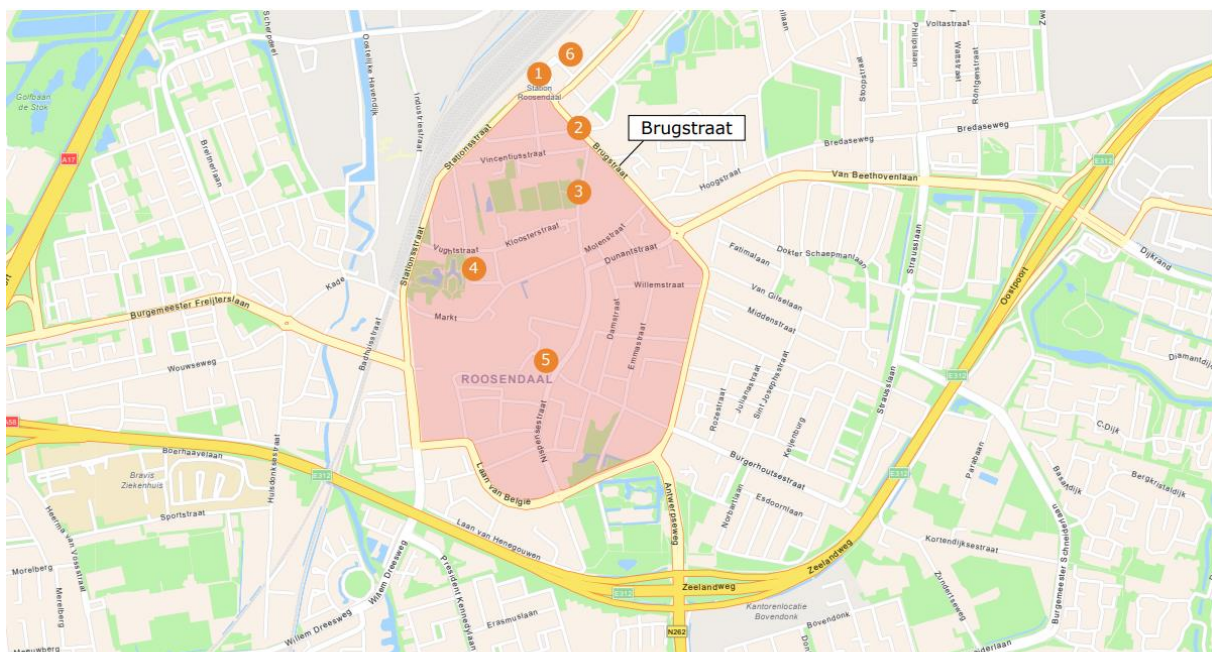
### **Casus 3:**

**- Gemeente Roosendaal -**

***Brugsestraat***

## Casus: Brugsestraat

De Brugstraat in Rosendaal ligt aan de rand van het stadscentrum en is onderdeel van de RING. De RING heeft van oudsher een belangrijke verdeelfunctie (50 km/h) voor met name autoverkeer. Naast de functie voor centrumverkeer komt de RING ook langs het NS-station. De Brugstraat heeft daarmee ook een wezenlijke functie voor treinreizigers. Een andere belangrijke doelgroep zijn scholieren: aan de Lyceumlaan ligt het Norbertus Gertrudis Lyceum met een kleine 1.400 leerlingen. Deze komen vanuit alle richtingen (stad en dorpen), gebruiken de Brugstraat en steken die over ter hoogte van de Parklaan of Lyceumlaan.



**Proeftuinen** = zone in openbaar gebied waarin ingrepen, op korte termijn en voor bepaalde duur, getest en geëvalueerd kunnen worden. Met oog voor de ontwikkeling op lange termijn.

- 1 **Stationsplein** = 1 jaar lang 30km/u testen
- 2 **Brugstraat**: 30km? Eenrichtingverkeer?
- 3 **Burg. Prinsensingel**: Eenrichtingverkeer?
- 6 **HUB**: Waar en hoe?

Ook vormt de RING (en dus ook de Brugstraat) een verbindende schakel voor bevoorradingsverkeer van en naar het centrum. En last but not least: er wordt ook nog gewoon aan de Brugstraat en er is een kleine diversiteit aan winkels en bedrijven: restaurants (uit eten en afhaal), kapper, bloemenzaak, scooterwinkel etc. Kortom: de Brugstraat heeft voor alle modaliteiten een belangrijke functie en heeft ook bestemmingen. De omliggende wegenstructuur is nagenoeg allemaal 30 km/h zone en het betreft vooral woon-/verblijfsgebieden.

De uitdaging voor een mogelijke herinrichting is groot. Naast een gepaste plek voor de modaliteiten willen we een minder stenig karakter en meer groen toevoegen. Tegelijkertijd zal de straat de bereikbaarheid moeten geven aan het centrumgebied en de directe omgeving. Aparte uitdaging:

- De bereikbaarheid per auto is iets wat de gemiddelde Rosendaler graag wil hebben en houden. Parkeren voor de deur is onderdeel daarvan;

- Hulpdiensten en Arriva (OV) zijn per definitie geen voorstander van 30 km/h en al helemaal niet van snelheidsremmende maatregelen die de bedrijfsvoering en dienstregeling in gevaar brengen.



**VRAAGSTELLING:**

Is de Brugstraat geschikt om als GOW 30 km/h in te richten en zo ja wat zijn haalbare opties, kijkend naar alle belangen die op de Brugstraat en het omliggende gebied spelen?

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

#### Suggesties/opmerkingen:

- Er zijn veel referentiesituaties beschikbaar, met name in de provincie Limburg. Het zou fijn zijn als deze gedeeld kunnen worden met elkaar.
- Is er iets te doen met de rijbaanbreedte? Gemeente geeft aan dat door de aanwezigheid van het openbaar vervoer de rijbaan minimaal 6,00 meter breed moet worden.
- Er bestaat veel weerstand vanuit OV-bedrijven tegen het afwaarderen van de GOW50 naar een GOW30 vanwege de te halen rijtijden. Onderzoek wat de V85 van het openbaar vervoer in de huidige situatie is op de Brugsestraat.
- Benadruk welke kwaliteit burgers terug krijgen. Door middel van 'vergroenen' (bomen, geveltuintjes) krijgt de straat een aantrekkelijkere uitstraling en krijgt het verblijven iets meer aandacht.

#### Oplossingsrichtingen:

- Zachte knip toepassen om doorgaande weg eruit te halen, bijvoorbeeld ter hoogte van de kruisende verbinding centrum-middelbare school
- Parkeren uit het profiel halen.
- Instellen van eenrichtingsverkeer.
- GOW30 niet over de gehele wegvaklengte toepassen.
- Bus routes verleggen

#### Conclusie

Het ontwerperscafé heeft niet tot een ideale oplossing geleidt. Het idee om proeftuinen te gaan realiseren waarbij locaties opnieuw worden ingericht, met als uitgangspunt dat de situatie ook teruggedraaid kan worden, wordt door de aanwezigen aangemoedigd en zijn benieuwd naar de werking hiervan.



**Bijlage 1:**

**- Presentatie -  
GOW30; voorlopige  
inrichtingsaanbevelingen  
door  
Hillie Talens**





**GOW30;  
inrichtingsaanbevelingen**

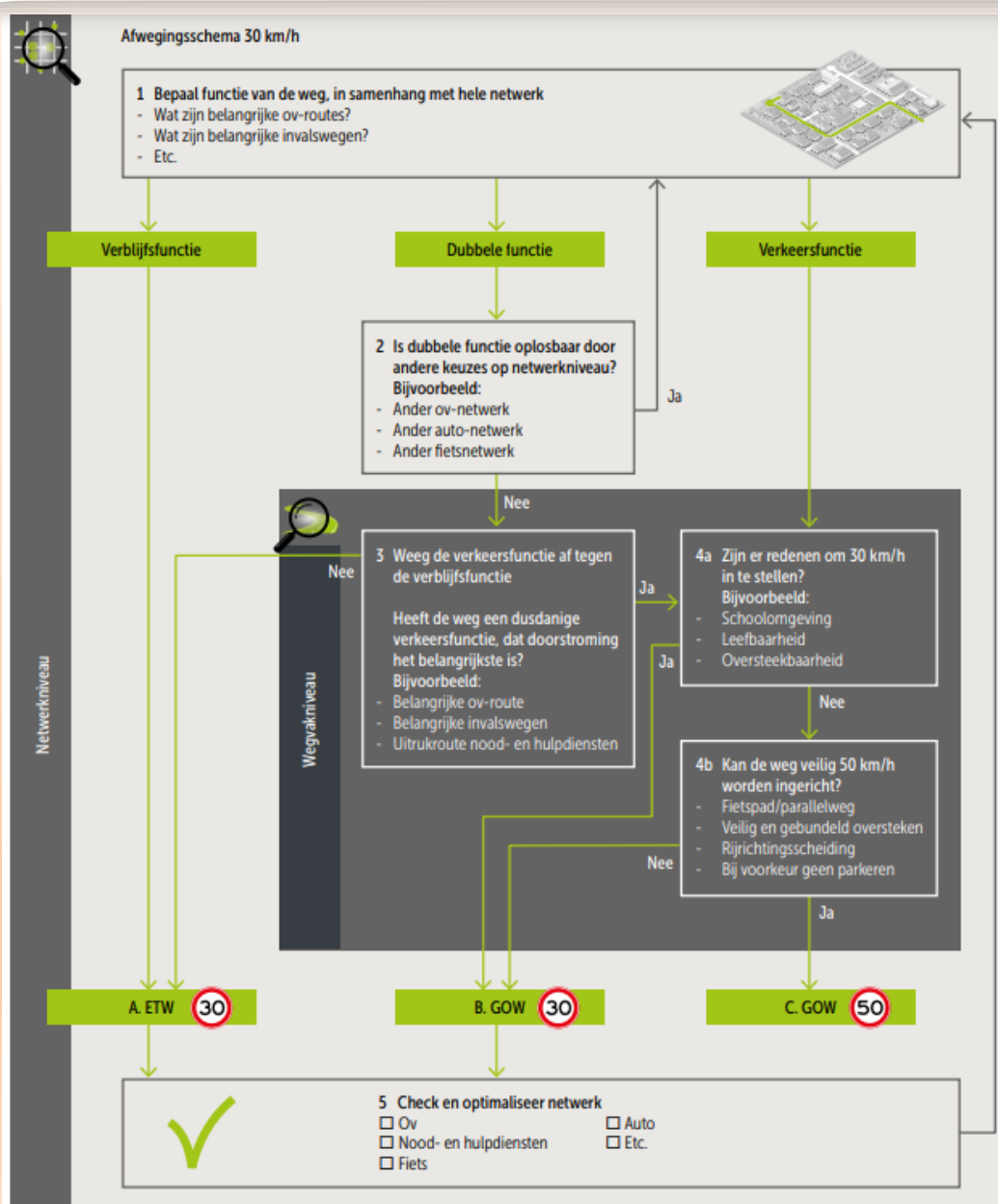
**Hillie Talens**

# Aanleiding



- Toenemende onveiligheid binnen de bebouwde kom
- Grijszegen problematiek
- Lagere snelheden zijn veiliger
- Wens 30 als limiet bibeko
- Resultaat SWOV-onderzoek: GOW30

# Het afwegingsschema



- Op verzoek van ministerie
- Naar aanleiding van Tweede Kamermotie
- Uitgangspunt: zoveel mogelijk 30 km/h

## Wensenlijstje uit afwegingskader



- Aanscherping van de basiskenmerken wegontwerp; zowel geloofwaardig als herkenbaar:
  - Minimale kenmerken 'veilig 50'
  - Minimale kenmerken 'veilig 30'
- Voorkeurskenmerken GOW50
- Voorkeurskenmerken GOW30

# Vervolg: inrichtingsaanbevelingen GOW30

Kenmerk	GOW50	ETW30	GOW30
Doorgaand verkeer	Wel	Niet	Wel
Erfaansluitingen	Niet	Wel	Wel
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad	Geen voorziening	Afhankelijk van situatie
Hulpdiensten (aanrijroute)	Wel	Niet	Wel
Intensiteit gemotoriseerd verkeer	Afhankelijk van omvang gebied	idem	idem
Laden/lossen	Niet op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan of gemarkeerd vak
Middenberm/rijrichtingscheiding	Bij voorkeur middenberm	Niet	Alleen bij parkeren in middenberm
Openbaar (bus)vervoer	Wel	Niet	Bij voorkeur niet
Oversteekvoorziening (zebra)	Niet	Niet	Wel
Oversteken	Niet op wegvakken	Wel op wegvakken	Wel op wegvakken
Parkeren	Niet op of langs rijbaan	Op rijbaan (of langsparkeren in stroken/vakken)	Niet op rijbaan; bij voorkeur schuin in middenberm
Lengte rechtstanden	Lang	Kort	Kort
Rijbaanbreedte	Ruim	Krap	Krap tot ruim
Snelheidsremmers	Niet	Wel	Op kruispunten en bij oversteekvoorzieningen
Trottoir	Wel	Wel	Wel; breed
Vorrang op kruispunten	Vorrangsweg	Rechts voorrang	Vorrangskruisingen
Vrachtverkeer	Wel	Bij voorkeur niet	Wel
Wegdek	Asfalt	Klinkers	Klinkers met eventueel geasfalteerde fietsstrook
Wegomgeving	Open	Gesloten	Gesloten

- Te vroeg voor richtlijnen
- Voortbouwend op voorstel SWOV
- 5 kenmerken voor geloofwaardigheid:
  - Rechtstand, lengte
  - Rijbaanbreedte
  - Snelheidsremmers
  - Wegdek
  - Wegomgeving
- Samen met het werkveld
- En belanghebbende partijen

## 8 uitgangspunten GOW30

1. Er zijn twee situaties waarbij een GOW30 toe wordt gepast:
  1. De omgeving is een reden om 30 km/uur in te stellen (zoals een school, leefbaarheid of oversteekbaarheid)
  2. De weg is niet veilig voor 50 km/h in te richten (geen mogelijkheid voor fietspad/parallelweg, rijrichtingscheiding)
2. GOW30 is geen tijdelijke weginrichting (faseringstap) maar een permanente weginrichting
3. GOW30 alleen in bestaande situaties toepassen en niet in nieuwbouwgebieden
4. Functie GOW30: uitwisselen op kruispunten en oversteekpunten; stromen daar tussenin
5. Op een GOW30 heeft fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer in de lengterichting prioriteit
6. GOW30 wijkt qua vormgeving duidelijk af van GOW50 en in mindere mate ook van ETW30
7. GOW30 heeft altijd een vorm van voorrang vanwege de gewenst doorstroming van gemotoriseerd verkeer op een GOW
8. Altijd fietsvoorzieningen op GOW30

## 4 aandachtspunten GOW30

- Bebouwing langs een weg is van invloed op de (geloofwaardigheid van de) snelheid
- Functies in de omgeving van de weg zijn van invloed op de (geloofwaardigheid van de) snelheid
- Inrichtingsniveau is van invloed op de (geloofwaardigheid van de) snelheid
- Acceptabele lengte van een GOW30 is afhankelijk

# Voorlopig voorstel: 19 inrichtingskenmerken GOW30 (1/2)

## Basiskenmerken wegvakken

Kenmerk	GOW30	GOW50 (aanscherpingen)
<i>Fietsvoorzieningen</i>	Altijd fietsvoorzieningen. Uitgangspunt: fietsstroken Vrijliggend fietspad ook mogelijk	Altijd vrijliggend fietspad
<i>Verharding*</i>	Uitgangspunt: klinkers (minimaal een deel van het dwarsprofiel in klinkers of klinkerachtig)	
<i>Rijrichtingscheiding</i>	Uitgangspunt: geen fysieke rijrichtingscheiding (niet overrijdbaar obstakel) of juridische rijrichtingscheiding (witte asstreep). Een middenberm is wel mogelijk, maar voor de doorstroming van hulpdiensten moeten dan compenserende maatregelen worden genomen.	
<i>Lengtemarkering</i>	Geen voorschrift voor	
<i>Openbare verlichting</i>	Uitgangspunt: lage lichtmasten	
<i>Voorziening landbouwverkeer</i>	Niet aanwezig	
<i>Oversteken langzaam verkeer op wegvak</i>	Uitgangspunt: verleiden/stimuleren voetgangers tot oversteken op wegvakken via geconcentreerde oversteekvoorzieningen (kanalisatiestrepen, zebra of verkeerslicht; bij voorkeur voorzien van plateau of voorzien van een vlak in een afwijkende verharding en/of kleur). In geval van een fietsoversteekvoorziening is sprake van een kruispunt (zie basiskenmerken kruispunten).	
<i>Erfaansluitingen op rijbaan</i>	Toegestaan	
<i>Menging verkeer</i>	Voor voetgangers is een trottoir aanwezig. Fietsers rijden op fietsstroken of op een fietspad. Landbouwverkeer en bromfietzers rijden op de rijbaan.	fietsers rijden op fietspad
<i>Obstakelafstand</i>	Geen voorschrift voor	
<i>Ov-haltes (bus/tram)</i>	Uitgangspunt: halteren op de rijbaan. In geval van een fietsstrook bij voldoende ruimte deze uitbuigen om halte.	
<i>Parkeren</i>	Geen parkeren op de rijbaan	geen parkeren naast de rijbaan
<i>Ontwerpsnelheid*</i>	30 km/h	
<i>Helling talud</i>	Geen voorschrift voor	

14 basiskenmerken  
wegontwerp

5 overige kenmerken (nieuw)

4 kenmerken\* van belang  
voor geloofwaardigheid  
snelheid:

- rijbaanbreedte
- verharding
- wegbeeld
- ontwerpsnelheid



# Voorlopig voorstel: 19 inrichtingskenmerken GOW30 (2/2)

## Overige kenmerken

Kenmerk	GOW30	GOW50 (aanscherpingen)
<i>Rijbaanbreedte</i>	Krap Uitgangspunt: 5,8 m zodat twee vrachtwagens elkaar net stapvoets kunnen	Altijd vrijliggend fietspad
<i>Wegbeeld</i>	Geen eentonig wegbeeld. Uitgangspunt: Geen lang ononderbroken wegbeeld tussen kruis- en oversteekpunten.	
<i>Voorzieningen voor hulpdiensten</i>	Uitgangspunt: In geval van een route voor hulpdiensten moeten er mogelijkheden zijn voor de hulpdiensten om te kunnen inhalen.	
<i>Laden en lossen</i>	Uitgangspunt: Laden en lossen buiten de rijbaan. Indien er een vrijliggend fietspad aanwezig is én geen middenberm, dan eventueel wel op de rijbaan.	
<i>Trottoirbanden</i>	Uitgangspunt: Vergevingsgezinde trottoirbanden langs de rijbaan. Als er geen aanleiding is voor fietsers/hulpdiensten/laden en lossen/parkerende voertuigen om over de banden te rijden kan volstaan worden met niet-vergevingsgezinde trottoirbanden.	

14 basiskenmerken  
wegontwerp

5 overige kenmerken (nieuw)

4 kenmerken\* van belang  
voor geloofwaardigheid  
snelheid:

- rijbaanbreedte
- verharding
- wegbeeld
- ontwerpsnelheid

Vragen?

