

3.3 WEGENCATE- GORISERING



3.3.1 INLEIDING

De toenemende druk op de infrastructuur brengt verkeersveiligheidsvraagstukken met zich mee. Sinds de laatste jaren wordt daarom steeds meer ingezet op een risicogestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten. Waar mogelijk vindt een transitie plaats van 50 km/u naar 30 km/u als maximumsnelheid in bebouwde omgeving. Dit omdat het aantal verkeersongevallen op een 30 km/u weg afneemt en de impact bij een ongeval kleiner is. Daarnaast speelt ook leefbaarheid een belangrijke rol in deze afweging. De gevolgen die omwonenden ervaren zijn onder andere trillingen, geluids-overlast en uitstoot. Tegelijkertijd ontstaan vraagstukken met betrekking tot zogenaamde 'grijze wegen', bereikbaarheid van hulpdiensten, openbaar vervoer en bijvoorbeeld het ontwerp-principe GOW 30.

De gemeente Albrandswaard legt in dit nieuwe categoriseringsplan de basis om de ambities voor duurzame mobiliteit te verankeren. Dit betekent dat het categoriseringsplan ambities borgt voor de fiets en de voetganger voor de toekomst.

Het doel van het wegencategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. We willen dit bereiken door ervoor te zorgen dat functie, vorm en het gebruik van de wegen goed op elkaar zijn afgestemd. Het is belangrijk dat elke weggebruiker duidelijk ziet op welk type weg hij rijdt. Dit wegencategoriseringsplan houdt rekening met verschillende soorten verkeer: auto's, vrachtwagens, voetgangers, fietsers, hulpdiensten en openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is een verkeersnetwerk dat past en voldoet aan de behoefte van inwoners en weggebruikers en bijdraagt aan de ambities uit de visie.

3.3.2 BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid gaat over de uitwisseling van verkeer, tussen de woonkernen onderling en van en naar het hoofdwegennet. Een goede bereikbaarheid is belangrijk, maar leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten wel gewaarborgd blijven. Hierbij is sprake van een spanningsveld waar de categorisering van wegen sturing geeft.

De gemeente Albrandswaard kent de volgende categorieën van wegen:

- Erftoegangsweg (ETW): verblijfsfunctie en toegang tot percelen. Op ETW's binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30km/u en op ETW's buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW): deze weg bundelt het verkeer en leidt het naar de hoofdwegen. Op gebiedsontsluitingswegen geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u of 50 km/u. Buiten de bebouwde kom heeft dit type weg een maximumsnelheid van 80 km/u.

In Albrandswaard zijn de meeste wegen buiten de bebouwde kom in beheer van het waterschap Hollandse Delta. De wegen buiten de bebouwde kom én in beheer van de gemeente zijn de Rhoonse Baan, Albrandswaardseweg en de Schroeder van der Kolklaan.

In de volgende paragraaf zijn daarom de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom opgenomen. In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen zowel binnen als buitende de bebouwde kom.

3.3.3 INRICHTINGSKENMERKEN WEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

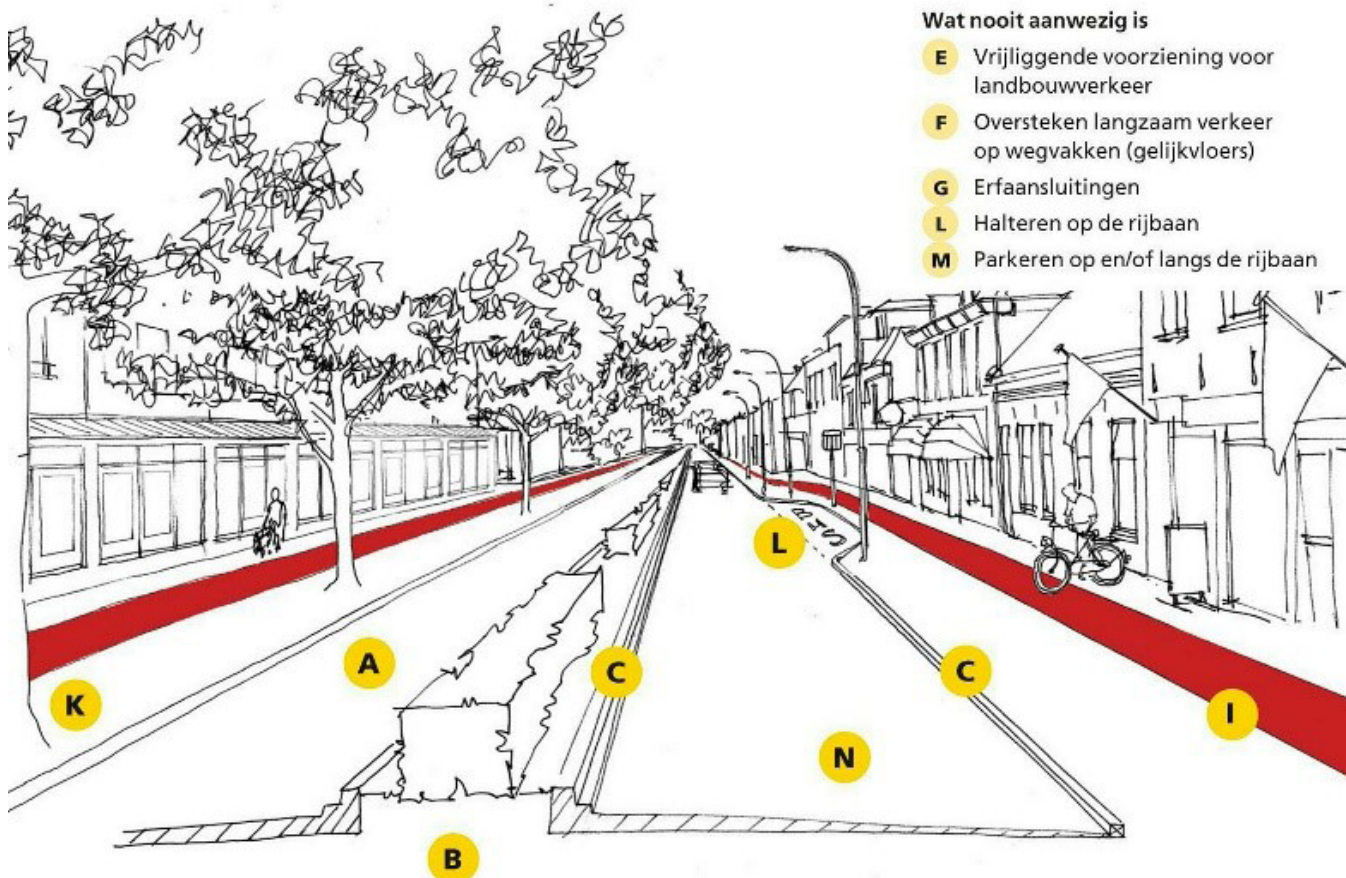
Door aan te sluiten bij deze inrichtingseisen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

De inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen bij het ontwerpen van wegen in Nederland, daarbij staat eenduidigheid centraal. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de wegen voor weggebruikers zo goed mogelijk geborgd en dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Binnen deze inrichtingsprofielen wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale inrichting en minimale eisen waaraan een weg moet voldoen. Het is wenselijk om een weg zoveel mogelijk volgens de ideale inrichting in te richten, maar is de praktijk is dat niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld door ruimtegebrek. In dat geval dient de weg voldoen aan de minimale eisen. De profielen met de ideale en minimale inrichting in deze paragraaf komen uit de CROW publicatie 315.

Ideale inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

De belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/uur zijn de volgende:

- De weg heeft een primaire verkeersfunctie, de weg kan fungeren als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten;
- Deze gebiedsontsluitingsweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen en langzaam verkeer steekt de weg over bij kruispunten en/of oversteekplaatsen;
- In de ideale situatie is de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer 7 meter breed (3,5 meter per rijrichting). De rijrichtingen worden gescheiden door een niet-overrijdbare strook die minimaal 1,5 meter breed is;
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangs- en snelheidsbeperkende maatregelen, het aantal eraansluitingen is beperkt;
- Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan;
- In principe zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen op de weg;
- De verharding is in asfalt.



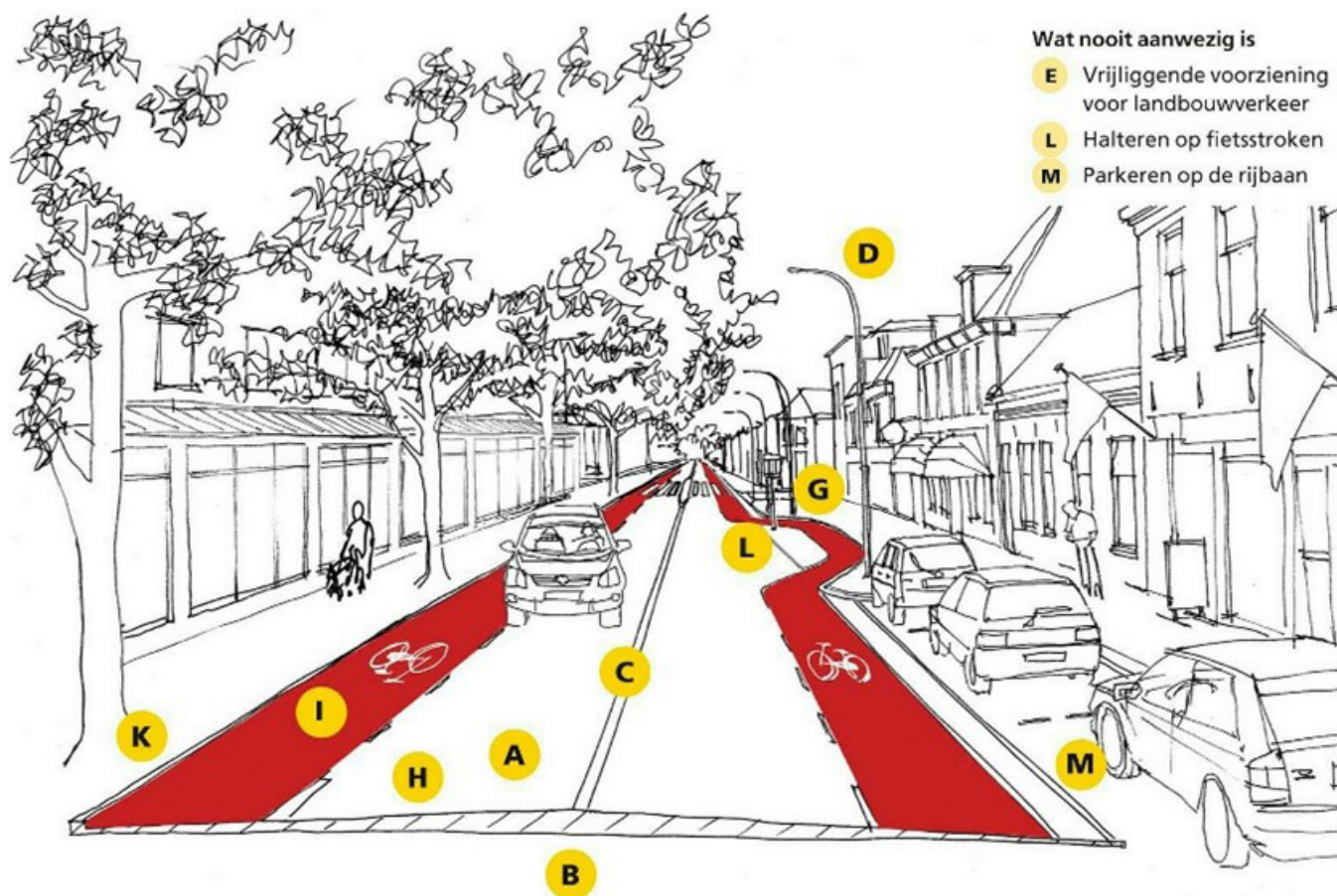
FIGUUR 2 | IDEALE INRICHTING GEBIEDSONTSLUITINGS-
WEG 50 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg (GOW50)	50 km/uur
--	-----------

Omdat het niet altijd mogelijk is om een ideale inrichting te realiseren wordt daar in de praktijk regelmatig van afgeweken. Het CROW heeft hiervoor een minimale inrichting opgesteld. De belangrijkste verschillen ten opzichte van de ideale inrichting zijn:

- De fietser wordt gefaciliteerd met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden;
- De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer is 5,8 meter breed (2,9 meter per rijrichting) en gescheiden met een asmarkering;
- Parkeren langs de rijbaan is wel toegestaan.



FIGUUR 3 | MINIMALE INRICHTING GEBIEDS-
ONTSLUITINGSWEG 50 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

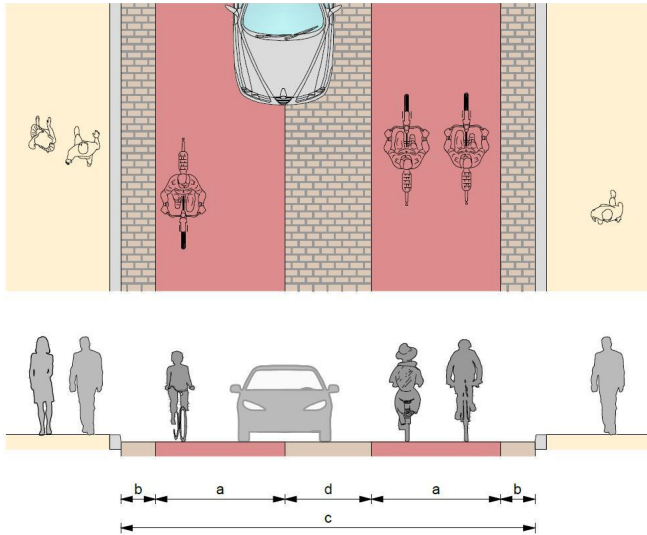
Ideale inrichting fietsstraat

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, waarbij de auto te gast is. Het is een inrichtingsvorm voor een straat waarop (minimaal) twee functies gecombineerd moeten worden. Enerzijds een doorgaande functie voor het fietsverkeer (hoofd fietsroute, snelle fietsroutes) en anderzijds een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer (ETW).

- Het CROW geeft drie hoofdrichtlijnen voor fietsstraten:
- 1. De fietsstraat moet onderdeel zijn van een hoofd fietsroute;
 - 2. De fietsstraat is herkenbaar door rood asfalt;
 - 3. De bebording maakt duidelijk dat het om een fietsstraat gaat.



- Vormgevingselementen voor een goede fietsstraat:
- Rijbaanbreedte sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten
 - Rijbaan-indeling benadrukt zowel fiets- als verblijfskarakter:
 - Rabatstroken aan beide zijden (0,3 m.);
 - Rijlopers met fietspad/-strookbreedte;
 - Eventueel middenstrook (0,5 tot 1,5 m.);
 - Geen lengtemarkering.
 - Verharding versterkt fiets- en verblijfskarakter:
 - Rijlopers: rood of roodachtig asfalt;
 - Rabat en middenstroken: klinkers, strak gestraat.
 - Bebording, symbolen en bewegwijzering: Fietsstraatbord L51.
 - Lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels.
 - Verkeerscirculatiemaatregelen: indien nodig knip of (alternerend) éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen.
 - Kruispunten met ETW's: uitritconstructie of voorrangskruispunt, profiel doorzetten.
 - Geen parkeren, laden&lossen, kiss&ride op rijbaan, eventueel aparte voorzieningen in langsrichting.
 - Voorkom conflicten met voetgangers: trottoir(s) en eventueel oversteekvoorzieningen.
 - Lichtmasten, bomen en andere verticale elementen kunnen zowel de verblijfsfunctie als het fietskarakter versterken.



	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

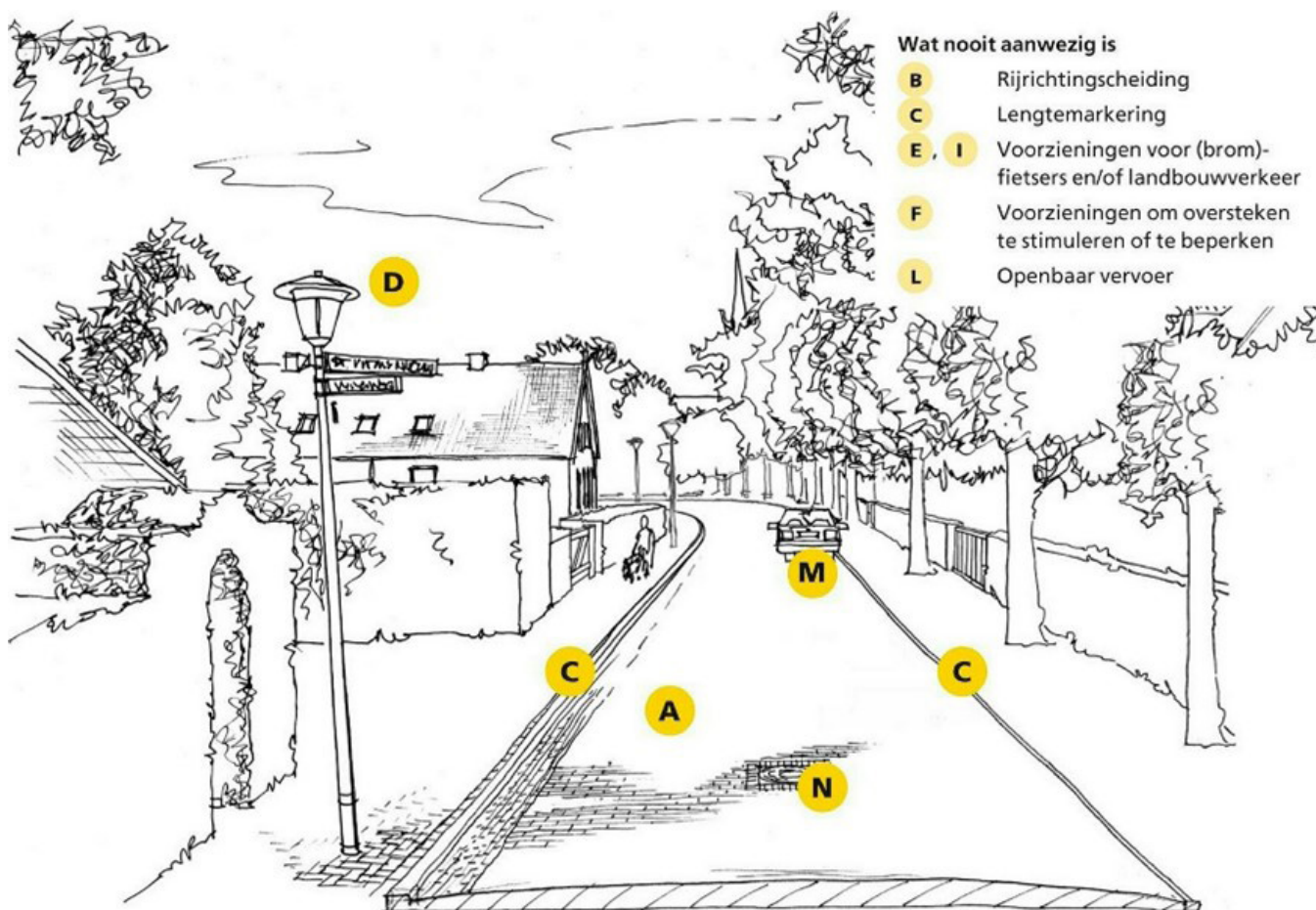
*) Een rijbaanbreedte tussen 4,70 m en 5,40 m is kritisch voor situaties waarbij een auto die inhaalt een fietser uit de tegenrichting kan tegenkomen. Bij voorkeur niet toe te passen als deze combinatie vaak voorkomt.

FIGUUR 4 | UITGANGSPUNTEN VOOR DE INRICHTING VAN EEN BREDE FIETSSTRAAT (BRON: CROWFIETSBERAAD)

Ideale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

In de ideale situatie zijn de belangrijkste kenmerken van een erftoegangsweg 30 km/uur de volgende:

- De weg heeft in eerste instantie een verblijfsfunctie en is niet geschikt als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten.
- Het hoofdnetwerk van de fiets kan via deze weg lopen. Er zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers. Bij een hoge intensiteit fietsers is een fietsstraat mogelijk.
- De rijrichtingen worden niet van elkaar gescheiden, de rijbaan is 5,8 meter breed.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen.
- Er zijn geen oversteekvoorzieningen.
- Parkeren op de rijbaan.
- De verharding is in klinkers.

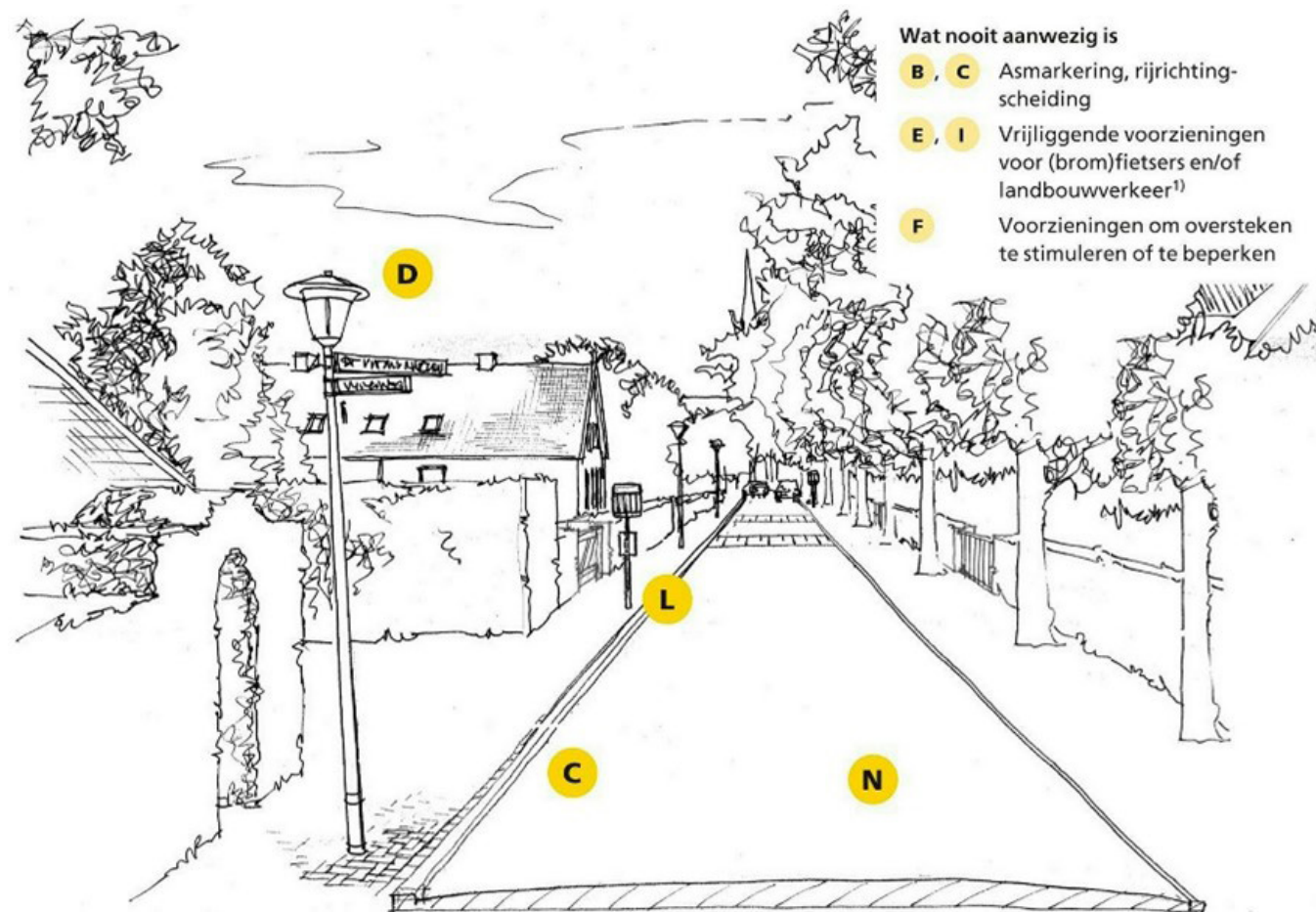


FIGUUR 5 | IDEALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/UUR (CROW PUBLICATIE 315)

WEGENCATEGORISERING

Minimale inrichting erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

Net als voor de gebiedsontsluitingsweg geldt ook voor de erftoegangsweg dat de ideale inrichting niet altijd haalbaar is. Voor deze categorie is ook een minimaal profiel opgesteld. Het belangrijkste verschil is dat de rijbaan is 4,80 meter breed is en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar. De maximale breedte is 6,0 meter



FIGUUR 6 | MINIMALE INRICHTING ERFTOEGANGSWEG 30 KM/ UUR (CROW PUBLICATIE 315)

Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30)

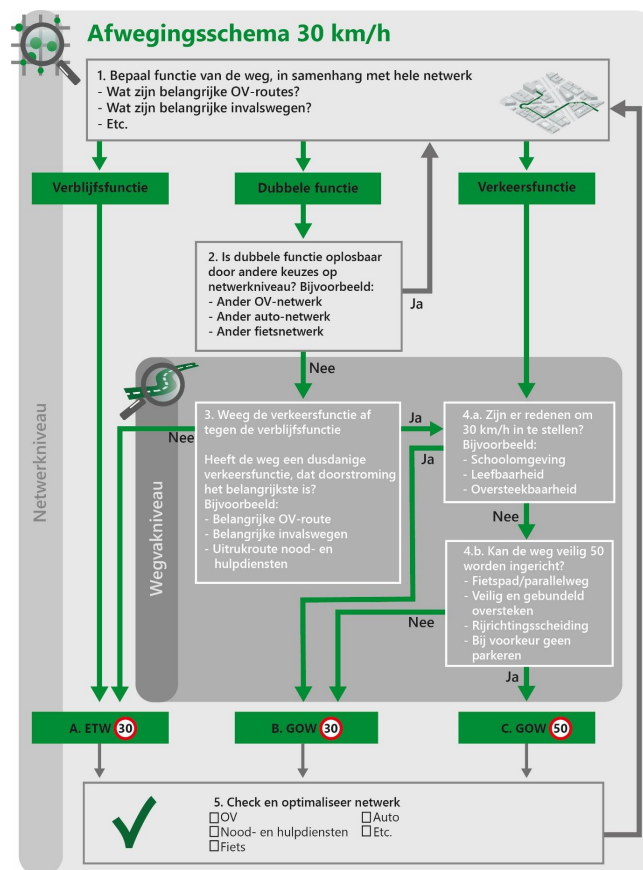
Binnen de bebouwde kom kenden we tot een aantal jaar geleden 2 verschillende categorieën wegen. De erftoegangsweg 30 en de gebiedsontsluitingsweg 50. In de praktijk knelt dit. Diverse wegen in Nederland én in de gemeente Albrandswaard hebben namelijk een duidelijke ontsluitingsfunctie (GOW), maar onvoldoende fysieke ruimte om een profiel met een vrijliggend fietspad in te passen. Daarnaast zijn er ook nog de wegen met een dubbele functie. Dit betreft de wegen met gebied ontsluitende functie voor een verblijfsgebied waar bijvoorbeeld winkels of een school aanwezig zijn. Vaak wordt dan gekozen voor een variant waarbij de fietser op de rijbaan rijdt, middels (rode) fiets(suggestie)stroken. Dit zijn de zogenaamde 'grijze wegen'. In combinatie met de grote hoeveelheid verkeer én de snelheid van 50 km/u zorgt dit voor verkeersveiligheidsrisico's. Het ideale inrichtingsprofiel voor deze type wegen bestond lang niet, maar in 2023 is de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30) geïntroduceerd.

De GOW30 is een weg met een ontsluitende functie, maar met een maximumsnelheid van 30 km/u. Daarnaast heeft de weg een profiel dat past binnen een beperktere fysieke ruimte en nodigt niet uit om harder dan 30 km/u te rijden, zodat alle verkeersdeelnemers zich veilig over deze wegen kunnen verplaatsen.

De invoering van deze nieuwe categorie heeft verschillende voordelen, namelijk:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bij een 30 km/u-weg is de kans op overlijden bij een ongeval drie keer kleiner dan bij een 50km/u-weg;
- de nieuwe categorisering past bij de verstedelijking door de nadruk te leggen op vervoerswijzen die ruimte-efficiënt zijn;
- fietsen en wandelen zijn een aantrekkelijker alternatief, waardoor de nieuwe categorie bijdraagt aan de gezondheid;
- de nieuwe categorie draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en veroorzaakt minder geluidsoverlast;
- door het verkleinen van de verkeershinder is er meer ruimte voor kwetsbare groepen, dit draagt bij aan de sociale inclusie;
- bij de nieuwe categorie is er meer ruimte voor klimaatadaptatie (duurzaamheid).

Om de gebiedsontsluitingsweg 30 toe te voegen is op netwerk-niveau een afwegingskader ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welke wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen de gemeente.



FIGUUR 7 | AFWEGINGSKADER GEBIEDSONTSLUITINGSWEG (AFWEGINGSKADER 30 KM/U, CROW)

Vooruitlopend op de definitieve ontwerprichtlijnen voor de de GOW30 is door het CROW in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023) een interpretatie beschreven. Daarin zijn de volgende kenmerken voor de GOW30 beschreven:

- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden blijven behouden.
- Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen.
- Er is een voetpad aanwezig.
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen (GOW30 in de voorrang bij kruisingen met ETW30).
- Verkeersremmende maatregelen bij kruispunten en eventueel wegvakken of bij oversteekvoorzieningen.
- Parkeren niet toegestaan op de rijbaan, bij voorkeur ook niet naast de rijbaan (parkeerstroken/ parkeervakken).
- Bij kruispunten en oversteekplaatsen zijn snelheidsbeperkende maatregelen op de weg (plateau's).
- De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers (ideaal).

In de bijlage bij dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin overzichtelijk alle inrichtingskenmerken zijn opgenomen.

3.3.4 FUNCTIES VAN WEGEN IN ALBRANDSWAARD

Bij het opstellen van het nieuwe wegcategoriseringsplan is gekeken naar de functies van de wegen in Albrandswaard. In deze paragraaf zijn de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente beschreven. Hierbij kijken we naar langzaamverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Deze netwerken zijn mede bepalend voor de functie die een weg heeft om deze vervoerswijzen te ontsluiten. Door goed in beeld te brengen welke functie een weg heeft, kan de passende inrichting van de weg worden bepaald. Naar de verkeersfunctie kan een weg ook een verblijfsfunctie hebben als er woningen of voorzieningen zoals winkels of scholen in de nabijheid van de weg zijn.

“Een wegcategoriseringsplan is een plan van de wegbeheerder waarin per weg de verkeersfunctie van die weg staat aangegeven en wat de samenhang is van die weg binnen het netwerk van wegen”.

Deze benadering is met name gericht op de auto in het verkeer. De tijd dat de auto in het verkeer- en vervoerbeleid op één komt past niet bij de ambities van de gemeente Albrandswaard. Daarmee willen we niet alleen het autobezit terugdringen, maar ook de auto-afhankelijkheid. Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid krijgen modaliteiten als lopen, fietsen en openbaar vervoer een nadrukkelijker plaats naast de auto. Daarom kiest de gemeente ervoor om de functies van de belangrijkste wegen vast te leggen in een categoriseringsplan met multimodale netwerkkaarten en niet meer in een wegcategoriseringsplan.



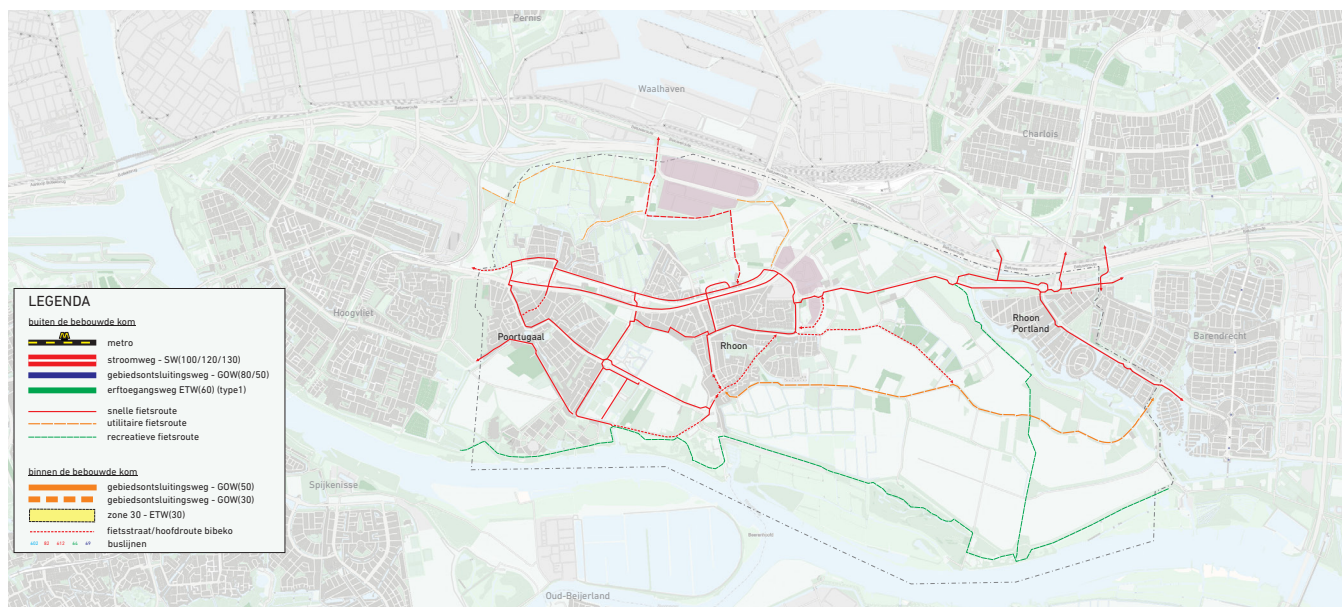
3.3.5 FIETSEN EN LOPEN

Om een goede infrastructuur te bevorderen wordt er toegewerkt naar goede fiets- en voetpaden/routes die een directe verbinding leggen met voorzieningen en bestemmingen. Hiermee wordt het fiets- en voetgangersgebruik bevorderd. De fiets- en voetpaden zijn bijvoorbeeld, en indien mogelijk, gesitueerd in een groene omgeving, hebben voldoende breedte en zijn voorzien van rustpunten en afvalbakken. De fiets- en voetpaden/routes zijn obstakelvrij, verkeersveilig en maken onderdeel uit van het netwerk. Om dit te borgen hebben de routes zo min mogelijk niveauverschil bij oversteken, worden ze goed verlicht en goed onderhouden. Tot slot, maar van belang, maken de routes deel uit van een veeg- en strooi-programma, zodat weersomstandigheden geen belemmering voor gebruik vormen.

Daarnaast dienen er goede en veilige fietsstallingfaciliteiten te zijn, zowel bij de bestemming als thuis (zie paragraaf 5.4 van het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit).



FIGUUR 8 | FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD BESTAANDE SITUATIE



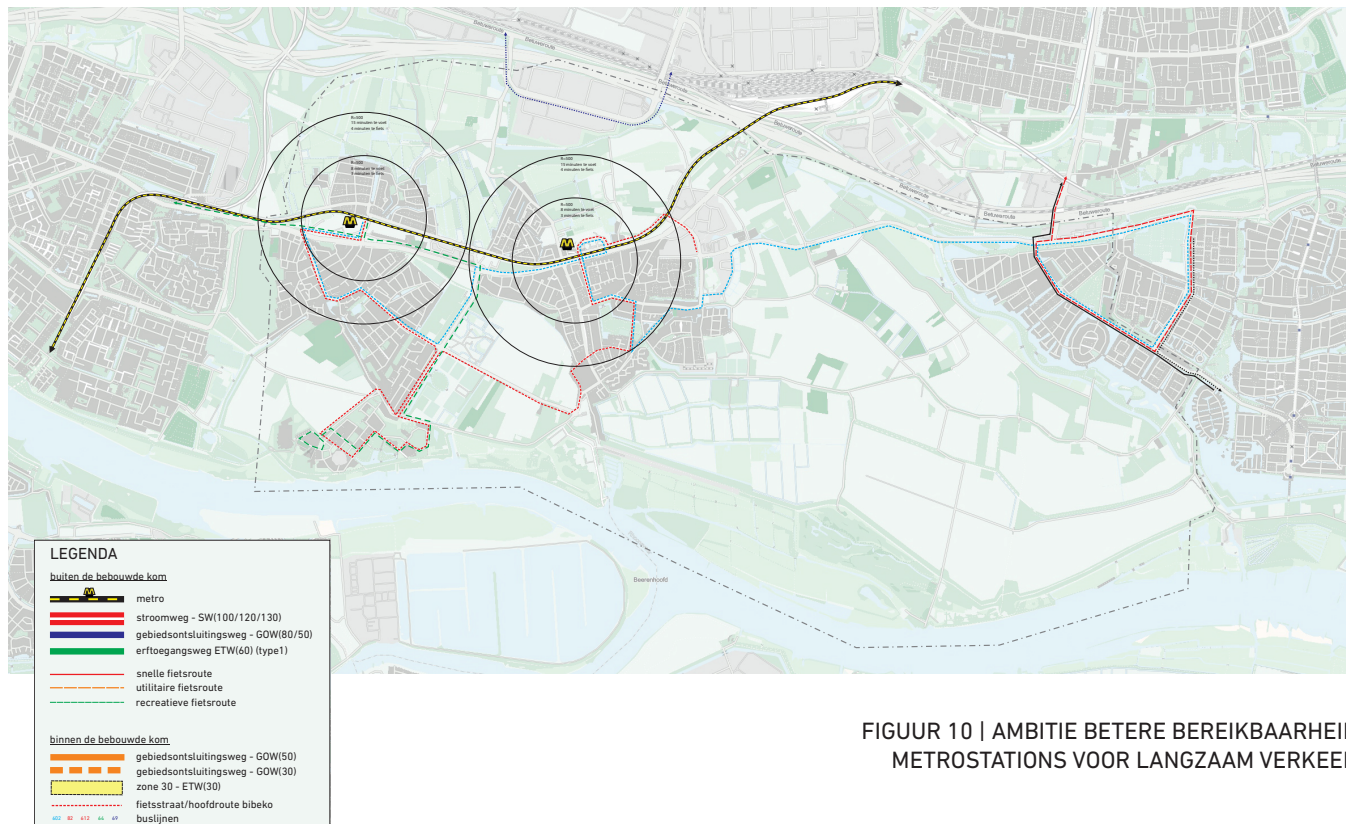
FIGUUR 9 | AMBITIE FIETSNETWERK ALBRANDSWAARD 2040

Ambitie: betere bereikbaarheid metrostations voor langzaam verkeer

De woonkernen Poortugaal en Rhooen zijn door middel van een metrostation direct verbonden met Rotterdam en Spijkenisse. Deze metrolijn zorgt samen met de Groene Kruisweg ook voor een barrière in de kernen. Het gebied wordt als het ware in tweeën gesplitst. Inwoners ten zuiden van deze infrastructuur hebben nog niet altijd een directe en veilige verbinding met het metrostation. In Rhooen is dit al opgelost door een goede ontsluitingsstructuur door middel van de Viaductweg, een ongelijkvloerse kruising met de Groene Kruisweg. De barrière in Poortugaal is weg te nemen door een nadrukkelijke schakel toe te voegen in de langzaam verkeerverbinding in noord-zuid richting.

In de afbeelding hiernaast is de ambitie opgenomen voor een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van en naar de metrostations. De routes die binnen de cirkels vallen verdienen extra prioriteit om fietsen en lopen naar de metro te stimuleren.

Uitgangspunt bij de (her-)inrichting van wegen in Albrandswaard is dat altijd gezocht wordt naar de beste oplossing voor fietsers en voetgangers, passend bij de mogelijkheden die er zijn binnen de beschikbare ruimte. Omdat we vinden dat voetganger en fiets de beste plek verdienen, ontwikkelt de gemeente nog aanvullend fiets- en voetgangersbeleid. Dit wordt in de uitvoeringsagenda opgenomen.



FIGUUR 10 | AMBITIE BETERE BEREIKBAARHEID METROSTATIONS VOOR LANGZAAM VERKEER

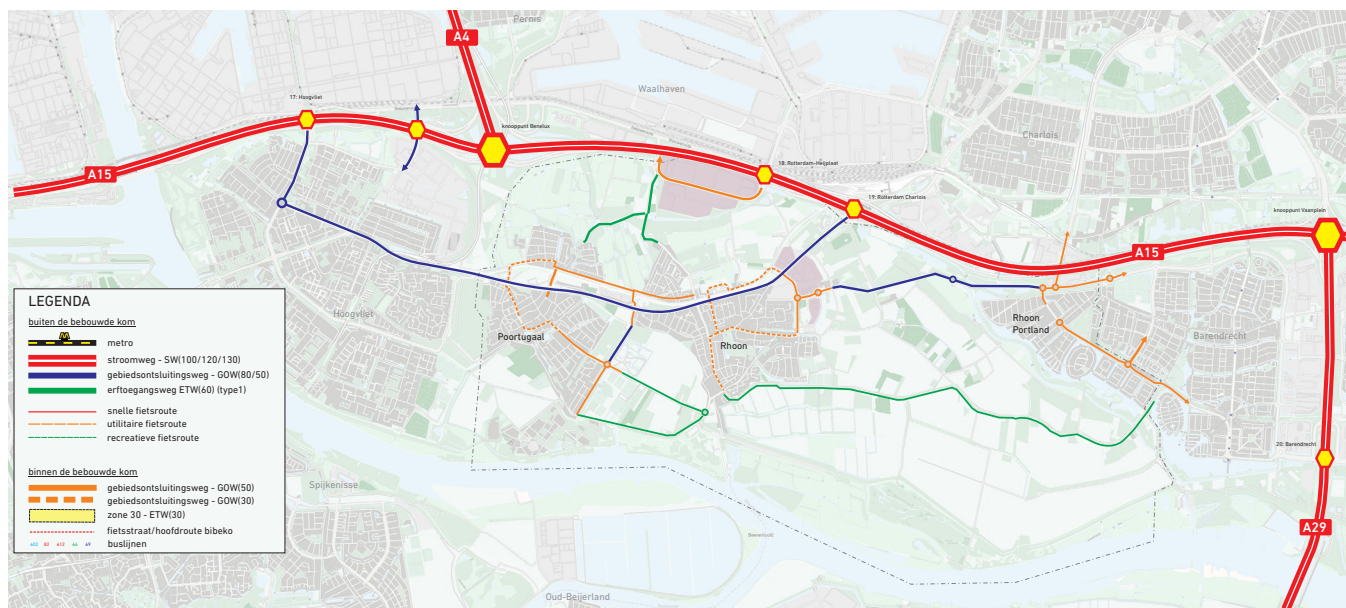
3.3.6 GEMOTORISEERD VERKEER

Ter ondersteuning van het stimuleren van fietsen en lopen is het van belang dat het netwerk voor langzaam verkeer op orde wordt gebracht. Albrandswaard heeft nu nog meerdere inrikers in de kernen vanaf de Groene Kruisweg. We onderzoeken of het haalbaar is om dit aantal terug te brengen. Ambitie is om het aantal autoverplaatsingen te reduceren en de openbare ruimte anders in te richten en beter te benutten voor andere functies. Daarbij brengen we helder in beeld hoe verkeersbewegingen veranderen. Zowel in richting, aantallen en verandering van vervoerswijze, indien mogelijk.

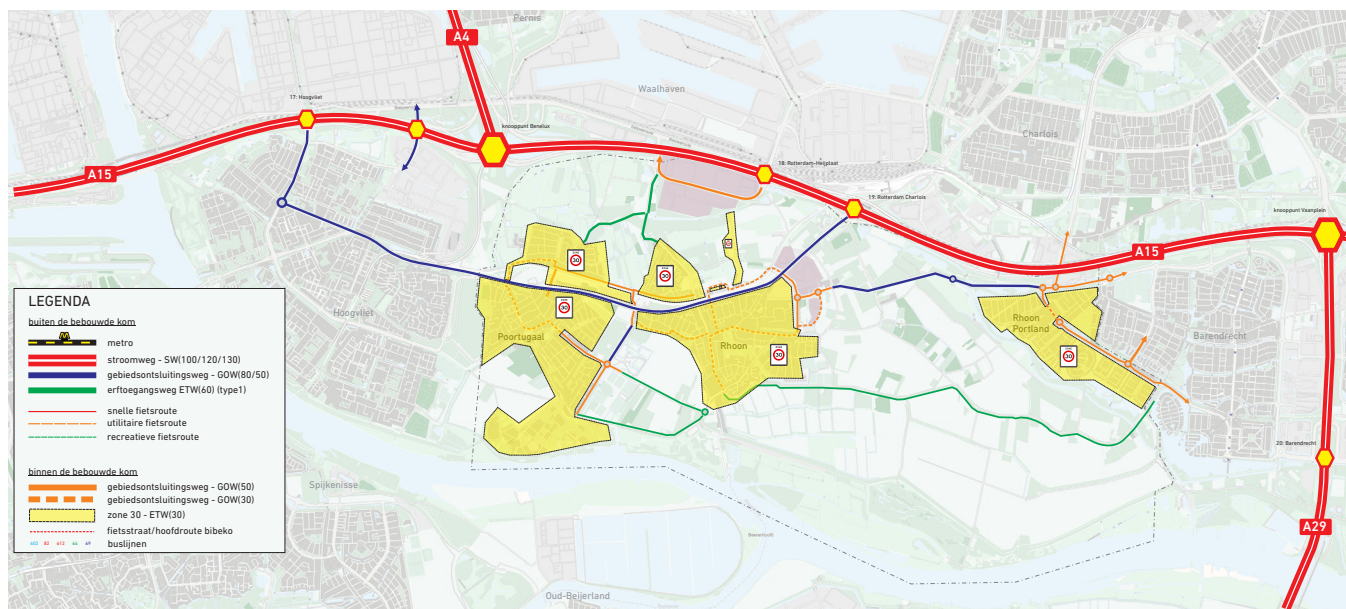
Binnen de bebouwde kom liggen er voor Albrandswaard nog een aantal ambities. Onderdeel daarvan is het realiseren van grotere 30 km/u zones, wat betekent dat wegen binnen deze gebieden omgevormd zullen worden naar 30 km/u wegen. In navolging daarop kunnen de volgende wegen kunnen een GOW30 worden.

- Rhoon: Dorpsdijk en Rijdsdijk.
- Poortugaal: Jan van Almondestraat, Zwaardijk en Viaductweg, Emmastraat/Waalstraat, Albrandswaardseweg en Albrandswaardsedijk. Bijzondere aandacht voor de schoolzones.

Deze transitie levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



FIGUUR 11 | CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER BESTAANDE SITUATIE



FIGUUR 12 | AMBITIE CATEGORISERING NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER 2040

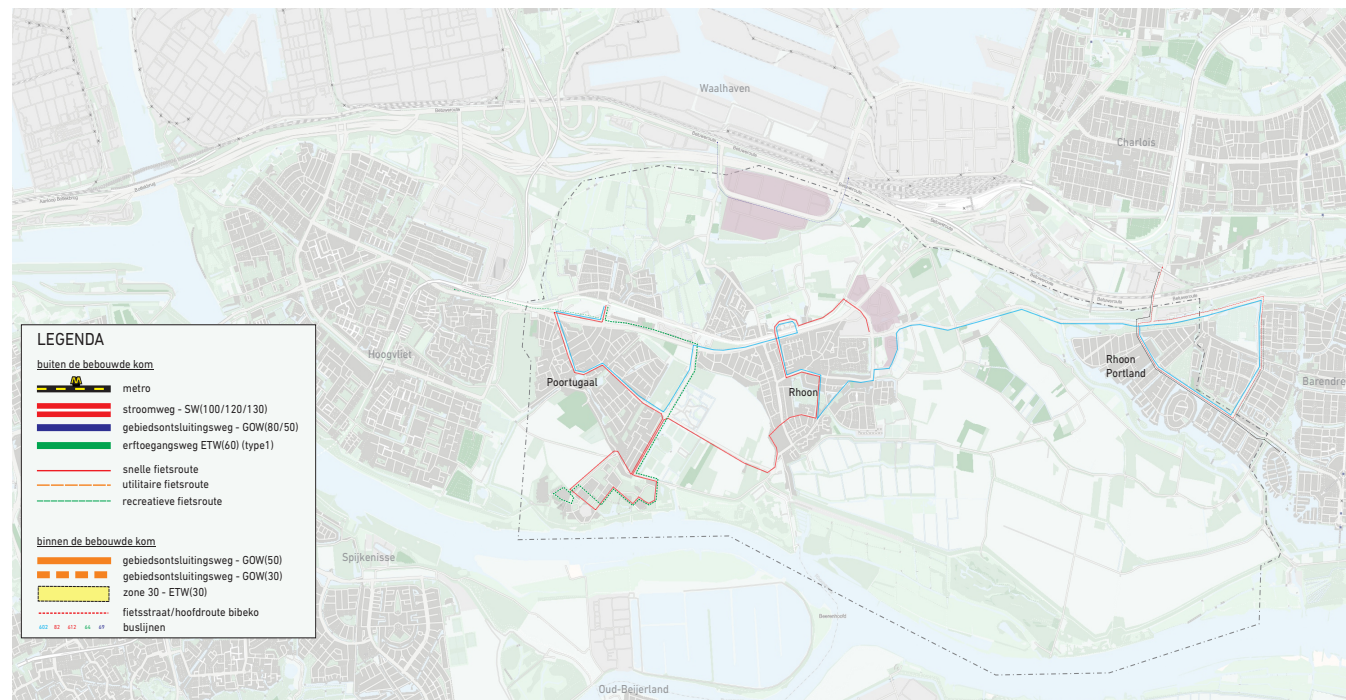
Buiten de bebouwde kom:

De wegen buiten de bebouwde kom zijn grotendeels in beheer bij het waterschap. De gemeente heeft daarnaast in het buitengebied, zelf ook nog een aantal wegen in eigen beheer.

Openbaar vervoer

Door de nabijheid van Rotterdam is Albrandswaard met 2 metrolijnen verbonden met Spijkenisse, Rotterdam en Capelle aan den IJssel. Lijn D rijdt van Spijkenisse via Albrandswaard en de Maashaven naar Rotterdam CS. In de toekomst gaat lijn D ook door naar Pijnacker-Zuid. Hiermee heeft Albrandswaard beschikking over een kwalitatief goede verbinding met Rotterdam. Deze twee metrolijnen worden nog verder ondersteund door de buslijn 64 Hoogvliet - Poortugaal - Kijvelanden en lijn 69 van Rotterdam Zuidplein naar Pernis metro op werkdagen. Aanvullend zijn er nog de buurtbuslijnen 602 (werkdagen) en 612 (weekenddagen). Ook zijn er verschillende busverbindingen tussen Portland en Rotterdam (82, 183, 283).

Het aanvullende busvervoer op de metrolijnen is beperkt en rijdt niet in de ochtendspits. Dit betekent dat er kansen liggen voor het verbeteren van mobiliteit in de keten door bijvoorbeeld het aanbieden van deeltweewielers en deelauto's. In het Strategisch Plan Duurzame Mobiliteit (hoofdstuk 4) wordt hier verder op ingegaan.



FIGUUR 13 | NETWERK BUSVERVOER BESTAANDE SITUATIE

	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom		
Categorie type	GOW(50)	GOW(30)	ETW(30)	GOW(80)	ETW(60)-1	ETW(60)-2
Wegkenmerken						
Maximumsnelheid	50	30	30 (15 bij woonerf)	80	60	60
Verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Open verharding	Gesloten verharding	Gesloten of open verharding	Gesloten of open verharding
Markering/Scheiding rijrichting	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering, Evt 3-1 kantmarkering	Geen scheiding, geen markeringen	Middenberm of dubbele doorgetrokken asmarkering (evt: onderbroken) 3-1 kantmarkering	Kantmarkering 1-3	Kantmarkering 1-3
Verhardingsbreedte (tweerichtingsverkeer)	Minimaal profiel: 5.8m Ideaal profiel: 6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.8-6.5m	Minimaal profiel: 4.80m Ideaal profiel: 5.80m	7.50m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m	<6.00m met rijloper minimaal: 3.00m ideaal: 4.00m
Obstakelvrije ruimte naast rijbaan	>2.50m	N.v.t.	N.v.t.	Minimum >4.50m, Normaal 6.00m Halfverharding in berm	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m	Minimaal 1.50m, Ideaal >2.50m
Snelheidsremmers	Bij LV-oversteken en/of bijzonder 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	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	Vrijliggende fietspaden (gesloten verharding) >2.00m (2.50m tweerichtingen) 2.50-3.00m 3.50-4.00m	Fiets op de rijbaan
Positie Voetganger	Trottoir	Trottoir	Trottoir/loopstrook geen voorziening bij ERF	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
trottoirbreedte	>2.0m	>2.0m	>2.0m			
Positie bromfiets	Rijbaan	Rijbaan	Rijbaan	Op (brom)fietspad of parallelweg	Op rijbaan	Op rijbaan
Positie landbouwverkeer	Rijbaan	Rijbaan	Niet gewenst	Niet gewenst > parallelweg	Rijbaan	Rijbaan
Halteren openbaar vervoer	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan	Haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan
Autoparkeren	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed	Langs- of haaks parkeervakken (voorkeur: op trottoirniveau)	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Enkel in langspaarkeervakken >2.5m breed
Erfaansluitingen	Geen uitritten (bestaande situaties toegestaan)	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan	Geen uitritten	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan
Openbare verlichting	Middelhoog (6-8m)	Middelhoog (5-7m)	Laag (3-5m)	Nadere afweging	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig
LV oversteek	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	N.v.t.	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m opstelplaats/middengeleider	Gefaseerde oversteek met snelheidsremmers, extra verlichting, >2.5m 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		

KEUZESCHEMA FIETSVORZIENINGEN CROW

WEG-CATEGORIE	MAXIMUMSNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (KM/H)		INTENSITEIT GEMOTORISEERD VERKEER (MVT/ETM)	FIETSNETWERKCATEGORIE		
				BASISSTRUCTUUR (IFIETS <750/ETM)	HOOFDFIETSNETWERK (IFIETS 500-2.500/ETM)	SNELLE FIETSRUTE (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		

