

## Addendum bij Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020

De gemeenteraad heeft het addendum Wegencategoriseringsplan Lingewaard op 14 december 2023 vastgesteld.

De wegcategorie GOW30 met bijbehorende inrichtingskenmerken

**Versie:** definitief

**Datum:** 31 oktober 2023

**Vastgesteld:** door de gemeenteraad op 14 december 2023

Dit addendum hoort bij het Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020 dat is vastgesteld op 5 maart 2020. Het betreft een aanpassing van het beleid op basis van recente landelijke ontwikkelingen, zoals het Afwegingskader 30 km/h en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW. Dit geldt alleen voor wegen binnen de bebouwde kom. Een aanpassing van het beleid draagt bij aan een betere balans tussen functie, vormgeving en gebruik van het wegennet. Dat sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig. De voornaamste wijzigingen ten opzichte van het vigerende beleid zijn:

1. De wegcategorie erftoegangsweg type II (ETW II) te hernoemen tot ETW
2. De wegcategorie erftoegangsweg type I (ETW I) te hernoemen tot GOW30
3. De wegcategorie gebiedsontsluitingsweg (GOW) te hernoemen tot GOW50
4. De inrichtingskenmerken van de verschillende wegcategorieën daarop aan te passen
5. De gewenste voorkeursoplossing van kruispunten daarop aan te passen

### 1 Inleiding

Dit addendum beschrijft de manier waarop de nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) is opgenomen in het Wegencategoriseringsplan Lingewaard. Op landelijk niveau, maar ook lokaal in Lingewaard, speelt de discussie over veilige snelheden voor wegen binnen de bebouwde kom. Daarbij wordt de vraag gesteld of het veilig én passend is om op een deel van de wegen de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h. Recente studies laten zien dat wegen die in de praktijk zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie vervullen een verhoogd verkeersveiligheidsrisico hebben. We hebben het dan over de wegen met een dubbelfunctie. Juist op dit soort wegen is de snelheidslimiet vaak nog 50 km/h en is er beperkte ruimte voor een veilige weginrichting (zoals vrijliggende fietspaden). Dit geldt ook voor sommige wegen die van oudsher een duidelijke verkeersfunctie hebben, maar waar een veilige 50 km/h-inrichting niet of deels mogelijk is. Hier is nog veel winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid.

#### 1.1 Achtergrond

##### Wegencategoriseringsplan Lingewaard

In maart 2020 is door de gemeenteraad het Wegencategoriseringsplan Lingewaard vastgesteld. Het bevat een visie over het gebruik van de wegen door gemotoriseerd- en fietsverkeer, waarbij functie, vormgeving en gebruik in de toekomst in balans zijn gebracht. Het streven is een herkenbaar en geloofwaardig wegennet dat bijdraagt aan het vertonen van het gewenste verkeersgedrag. Dit betekent niet dat een dergelijke visie op korte termijn tot grootschalige maatregelen leidt. Daarvoor bestaat ook geen wettelijke grondslag. De gemeente neemt maatregelen bij wegreconstructies, rioolvervangingen en infrastructurele projecten. Het Wegencategoriseringsplan Lingewaard vormt het uitgangspunt.

De Wegencategorisering bestaat uit een indeling van het wegennet in een beperkt aantal, voor de weggebruiker, herkenbare wegcategorieën. Deze categorieën zijn landelijk vastgesteld binnen het programma Duurzaam Veilig. Het programma Duurzaam Veilig heeft als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. In principe moeten alle wegen in Nederland in deze drie categorieën worden ingedeeld. Dit zijn:

- Stroomwegen (SW): auto- en autosnelwegen met een maximumsnelheid van 100 km/h of hoger.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): niet-auto(snel)wegen, voorrangswegen, maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h.
- Erftoegangswegen (ETW): laagste categorie wegen, binnen de bebouwde kom: 30 km/h-zones, buiten de bebouwde kom: 60 km/h.

Deze drie wegcategorieën kennen landelijke uniforme inrichtingskenmerken, zodat ze voor de weggebruiker

herkenbaar zijn. Hiermee is duidelijk welk verkeersgedrag er van weggebruikers wordt verwacht. Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Veilig ingerichte wegen kunnen ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken.

#### Wegen met een dubbelfunctie

In beginsel hebben wegen een duidelijke functie, stroomfunctie of verblijfsfunctie. In de praktijk bestaan er wegen met een verzamelend karakter (woonfunctie en licht ontsluitende functie). We hebben het dan over de wegen met een dubbelfunctie. Recente studies laten zien dat dit soort wegen een verhoogd verkeersveiligheidsrisico hebben. Juist omdat de snelheidslimiet vaak nog 50 km/h is met beperkte ruimte voor een veilige weginrichting (zoals vrijliggende fietspaden). In veel gevallen rijdt er ook een bus. Daarom is er in het verleden voor gekozen om wegen sober in te richten door het plaatsen van enkel een verkeersbord 30 km/h. Dit zorgt voor een disbalans in de driehoek functie, vormgeving en gebruik waardoor weggebruikers niet het gewenste verkeersgedrag vertonen.

De gemeente Lingewaard is in deze discussie vooruitstrevend geweest door in 2020 in haar beleid naast de gewone erftoegangsweg (erftoegangsweg type II, woonstraten) met uitsluitend een verblijfsfunctie, de wegen met een meer verzamelend karakter (erftoegangsweg type I, dubbelfunctie) in een aparte wegcategorie onder te brengen met eigen inrichtingskenmerken. In vaktermen wordt dan gesproken over de zogenoemde 'grijze wegen'. De inrichting van dit soort wegen vraagt extra aandacht, omdat er sprake is van een groot spanningsveld tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) en relatief veel gemotoriseerd verkeer. Lingewaard streeft ondanks dit spanningsveld naar een zo veilig mogelijke weginrichting.

#### **Afwegingskader 30 km/h**

Naar aanleiding van een aangenomen motie in de Tweede Kamer (eind 2020) is het CROW aan de slag gegaan met het opstellen van een afwegingskader 30 km/h als hulpmiddel voor wegbeheerders. In november 2021 heeft het CROW het Afwegingskader 30 km/h gepubliceerd. Hiermee kunnen wegbeheerders zelf bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en op welke wegen een limiet van 50 km/h veilig mogelijk is. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven veilige 50 km/u-wegen nodig, waar het gemotoriseerde verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Daarnaast is het belangrijk voor de rijtijden van hulpdiensten en het openbaar vervoer. Het advies is de wegen met een verblijfsfunctie te categoriseren als erftoegangsweg (ETW). De wegen met een verkeersfunctie blijven gebiedsontsluitingswegen (GOW50), als deze veilig ingericht kunnen worden. Met name de wegen die geen eenduidige functie hebben staan ter discussie. Het is bij een gebrek aan ruimte een mogelijkheid om de snelheid te verlagen en de weginrichting daarop aan te passen (GOW30).

#### **Voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30**

In mei 2023 heeft het CROW de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 uitgebracht, die voortborduurde op het Afwegingskader 30 km/h. De handreiking gaat in op de inrichtingskenmerken die horen bij de nieuwe wegcategorie GOW30. De uitgangspunten vormen de schakel tussen het afwegingskader 30 km/h en de voorlopige inrichtingskenmerken. De aandachtspunten geven aan welke omgevingsaspecten invloed hebben op de geloofwaardigheid van de snelheid van 30 km/h, naast de inrichtingskenmerken van de weg zelf. Daarbij is aangegeven aan welke inrichtingskenmerken ETW30- en GOW50-wegen bij voorkeur moeten voldoen. Het advies is hier de komende jaren mee aan de slag te gaan.

#### **Impactanalyse 30 km/h in Lingewaard**

In Nederland is er nog weinig bekend over de verkeerseffecten door het verlagen van de snelheidslimiet op meer wegen naar 30 km/h. Daarom heeft de gemeente Lingewaard onderzoek gedaan naar de gevolgen. Dit heeft geresulteerd in het verkeersonderzoek 'Impactanalyse 30 km/h in Lingewaard' van 16 juni 2023.

Het verkeersonderzoek toont aan dat het niet wenselijk en haalbaar is om de snelheidslimiet op alle wegen binnen de bebouwde kom van Lingewaard te verlagen naar 30 km/h. Dit zorgt voor een fundamentele verschuiving in verkeersstromen waardoor de hiërarchie in het wegennet verloren gaat. Dat is onwenselijk. Ook zijn de gevolgen voor de hulpdiensten en het openbaar vervoer aanzienlijk. Tegelijkertijd is het verlagen van de snelheid op wegen onlosmakelijk verbonden met het aanpassen van de weginrichting om een geloofwaardige snelheidslimiet te krijgen. Dit vraagt om grote investeringen.

In het verkeersonderzoek wordt aanbevolen om te beginnen met het verlagen van de snelheidslimiet op alle erftoegangswegen (type I en II) naar 30 km/h. Hiermee wordt de hiërarchie in het wegennet versterkt. De verkeersfunctie van bestaande gebiedsontsluitingswegen wordt nog belangrijker. Terwijl de gevolgen voor de verkeersstromen en bereikbaarheid op alle overige wegen beperkt blijven. Het behoud van de hiërarchie in het wegennet is belangrijk (conform de principes van 'Duurzaam Veilig')

om te voorkomen dat het druk wordt op wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Denk aan woonstraten, dijkwegen en smalle wegen in het buitengebied. Het gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk gebundeld te worden op de wegen die daarvoor wel geschikt zijn (bijvoorbeeld GOW's met vrijliggende fietspaden). Ook in dit scenario zijn grote investeringen nodig om de weginrichting aan te passen en een geloofwaardige snelheidslimiet te krijgen.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat beschreven op welke onderdelen het Wegencategoriseringsplan is aangepast. Daarnaast is op hoofdlijnen het stappenplan passende snelheden op GOW50-wegen toegelicht. Hoofdstuk 3 geeft duiding aan het moment dat het addendum in werking treedt.

## 2 Van 50 naar 30 in Lingewaard

In dit hoofdstuk staat beschreven op welke onderdelen het Wegencategoriseringsplan is aangepast. Deze uitgangspunten worden bij wegconstructies, rioolvervangingen en infrastructurele projecten gehanteerd. Een passende weginrichting zorgt voor een geloofwaardig en herkenbaar wegprofiel dat bijdraagt aan het vertonen van het gewenste verkeersgedrag. Het verlagen van de snelheidslimiet is een manier om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar hangt samen met meerdere aspecten. Het is van belang om die op een goede en consistente manier tegen elkaar af te wegen.

### 2.1 Herkenbare en geloofwaardige vormgeving

In hoofdstuk 4 van het Wegencategoriseringsplan staan de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën. Deze tabel is voor wegen binnen de bebouwde kom herzien aan de hand van de nieuwste aanbevelingen. Dit resulteert in een aangepaste tabel met inrichtingskenmerken. Naast deze verandering is de gewenste voorrang op kruispunten gewijzigd.

#### --- Wegvakken ---

In tabel 1 staan de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom. Deze kenmerken dienen als uitgangspunt genomen te worden bij de aanpak van infrastructuur. In bijlage 1 is de functionele indeling van wegen in Lingewaard aangescherpt.

| Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom (BIBEKO) |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | Essentiele herkenbaarheidskenmerken                          |  |  |
|  | GOW50  | GOW30  | ETW  |
| <b>Snelheid</b>  | 50   | 30   | 30   |
| <b>Kantmarkering</b>                                     | Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband | Geen kantmarkering   | Geen kantmarkering   |
| <b>Rijrichtingscheiding</b>                              | (Dubbele) asstreept of middenberm                            | Geen   | Geen   |
| Voorkeurskenmerken                                       |  |  |  |
| <b>Intensiteiten</b>                                     | >4.000 mvt/etmaal  | 3.000-6000 mvt/etmaal  | <3.000 mvt/etmaal  |
| <b>Fiets</b>   | Vrijliggend fietspad min 2,30m                               | Fietsstroken min. 1,70m  | Rijbaan of hoge intensiteiten fietsers: Fietsstraat                                  |
| <b>Voetganger</b>  | Trottoir 1,50m   | Trottoir 1,50m   | Trottoir 1,50m   |
| <b>Oversteekvoorziening</b>                              | Gefaseerd oversteken of verkeerslichten                      | Zebraopaden op verhoogd plateau  | Niet   |
| <b>Snelheidsbeperkende maatregelen</b>                   | Bij voorkeur niet  | Bij voorkeur snelheidsremmers <sup>1</sup>   | Bij voorkeur op de kruispunten   |
| <b>Busroute</b>  | Ja   | Ja, mits   | Nee  |
| <b>Verhardingsbreedte rijbaan</b>                        | 6,10m - 7,30m  | 5,80m - 6,50m  | 4,80m - 6m   |
| <b>Verhardingssoort</b>                                  | Asfalt   | Rijloper in elementverharding of streetprint <sup>2</sup> en fietsstroken in rood asfalt | Elementverharding of fietsstraat in rood asfalt met rabatstrook in elementverharding |
| <b>Parkeren</b>  | Niet   | Langsparkeren  | Op de rijbaan  |

1) Op busroutes dienen busvriendelijke drempels of alternatieve snelheidsremmers zoals wegversmallingen gebruikt te worden

2) Bij hoge intensiteiten (zwaar) vrachtverkeer en/of onderdeel van een busroute vanwege geluid en trillingen.

|                  |              |               |        |
|------------------|--------------|---------------|--------|
| <b>OV-haltes</b> | In de havens | Op de rijbaan | N.v.t. |
|------------------|--------------|---------------|--------|

Tabel 1: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Het wijzigen van de inrichtingskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom vraagt om een andere weginrichting<sup>3</sup>. In bijlage 2 staan verschillende dwarsprofielen. Het streven is om bij de aanpak van infrastructuur zo dicht mogelijk bij het ideaalprofiel te komen. Helaas is dit niet altijd mogelijk. Het basisprofiel biedt dan uitkomst. Dit profiel vloeit voort uit de minimale inrichtingskenmerken per wegcategorie.

### --- Kruispunten ---

Tot voor kort was het juridisch niet mogelijk om op wegen met een (zonale) snelheidslimiet van 30 km/h, behoudens enkele uitzonderingssituaties, de voorrang te regelen. Met andere woorden, het was op dergelijke wegen niet toegestaan de borden B6 (RVV 1990) op de zijweg en de borden B1, B3 en B4 of B5 (RVV 1990) op de hoofdrijbaan te plaatsen. Uitzonderingen hierop vormden de kruispunten met solitaire fiets- en bromfietspaden, kruispunten met hoofdfietsroutes die als zodanig herkenbaar zijn en die een ondergeschikte functie vervullen voor gemotoriseerd verkeer en kruispunten met busbanen. Binnen 30 km/h gebieden mocht wel gewerkt worden met uitritconstructies, waarmee het 'voor laten gaan' van overige verkeersdeelnemers werd geregeld.



Het ministerie van Infrastructuur en Waterstraat (IenW) heeft in oktober 2023 de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens aangepast. Het ministerie bevordert hiermee de toepasbaarheid van de nieuwe wegcategorie GOW30. Sindsdien is het mogelijk om 30km/h in te stellen op wegen met een verkeersfunctie. Zo ontstaan er meer mogelijkheden om de voorrang te regelen.

### Voorkeursoplossingen kruispunten

Uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op kruispunten, hier vinden dan ook de meeste conflicten plaats tussen de verschillende verkeersdeelnemers. In een duurzaam veilig ingericht netwerk wordt op een consequente manier omgegaan met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Dit kan alleen door principe afspraken te maken over wie, wanneer voorrang heeft. De gemeente Lingewaard hanteert de volgende uitgangspunten:

- Verkeer dat op een GOW50 rijdt heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een GOW30 of ETW.
- Verkeer dat op een GOW30 rijdt heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een ETW.
- ETW's die elkaar kruisen worden als een gelijkwaardig kruispunt ingericht.

In tabel 2 staan de voorkeursoplossingen voor kruispunten beschreven.

| Kruisingen   | GOW50  | GOW30  | ETW  |
|--------------|--|--|--|
| <b>GOW50</b> | Rotonde / VRI  | Vorrangskruispunt GOW50 in de voorrang                                 | Vorrangskruispunt / uitritconstructie GOW50 in de voorrang |
| <b>GOW30</b> | Vorrangskruispunt GOW50 in de voorrang                     | Vorrangskruispunt of verhoogd plateau in afwijkende kleur <sup>4</sup> | Uitritconstructie GOW30 in de voorrang                     |
| <b>ETW</b>   | Vorrangskruispunt / uitritconstructie GOW50 in de voorrang | Uitritconstructie GOW30 in de voorrang                                 | Gelijkwaardig, evt. plateau in afwijkende kleur            |

Tabel 2: Voorkeursoplossingen kruispunten

3) De vormgeving van wegen op bedrijventerreinen binnen de bebouwde kom blijven in het addendum buiten beschouwing. Deze wegen vragen om een andere weginrichting.

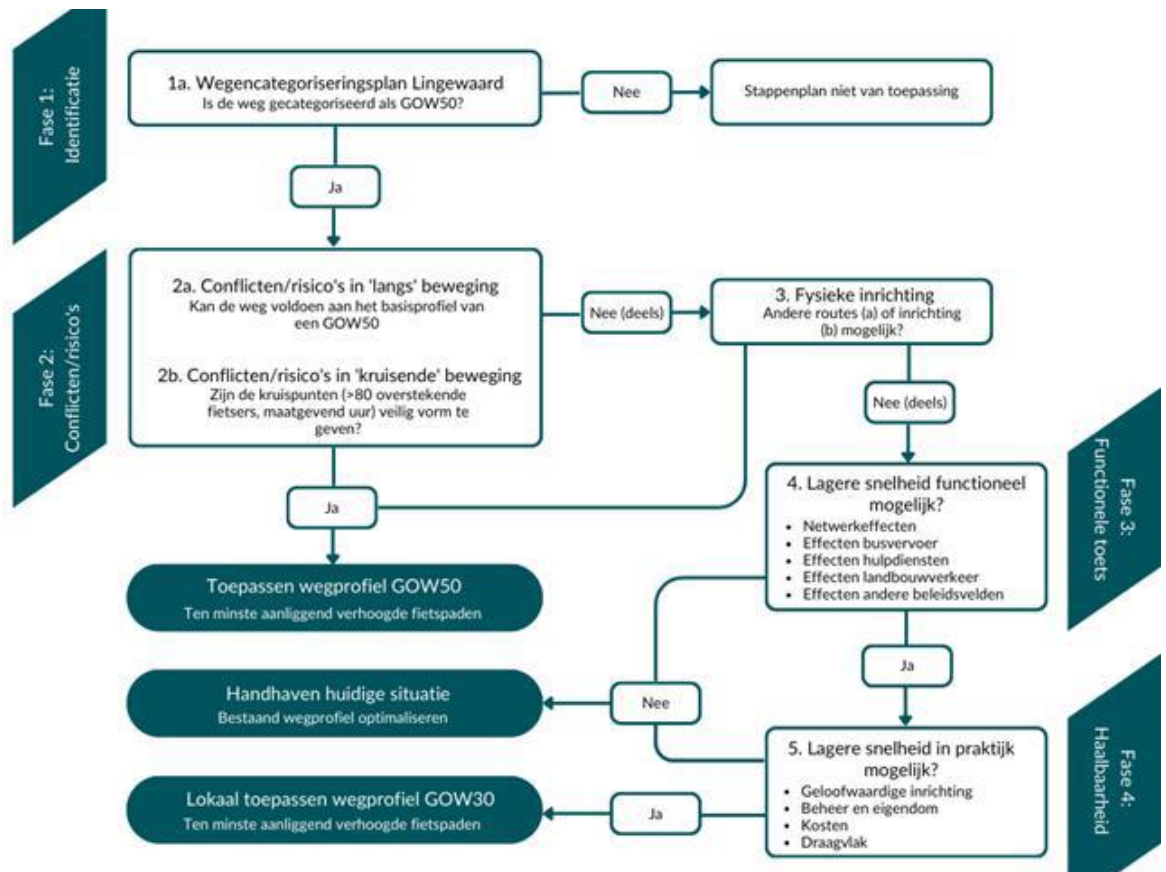
4) Op kruispunten met (zwaar) vrachtverkeer en/of onderdeel van een busroute dient rekening gehouden te worden met het comfort, geluid en trillingen.

## 2.2 Passende snelheidslimiet op GOW50-wegen

Het uitgangspunt bij gebiedsontsluitingswegen die in het Wegencategoriseringsplan zijn gecategoriseerd als GOW50 is een snelheidslimiet van 50 km/h. Dit vanwege de belangrijke verkeersfunctie van de weg. Echter is het mogelijk dat een (deel van een) weg niet veilig kan worden ingericht. In dat geval is het een mogelijkheid om onder voorwaarden de snelheid op een deel van een weg te verlagen naar 30 km/h. Het aanpassen van de weginrichting is dan een randvoorwaarde. Een wegprofiel met vrijliggende fietspaden heeft door de hoeveelheid verkeer de voorkeur (veiligheid van de fietser).

Om een goede en consistente afweging te maken voor een passende snelheid op GOW50-wegen is een stappenplan ontwikkeld. Het instellen van een lagere snelheid is altijd het resultaat van een "afpelmethodiek": eerst wordt onderzocht op welke manier een mogelijk veiligheidsknelpunt wordt opgelost zonder de snelheid te verlagen. Daarbij kan gedacht worden aan het verleggen van routes voor bepaalde verkeersdeelnemers of het reconstrueren van een weg met behoud van de geldende snelheidslimiet. Wanneer dit niet het gewenste resultaat oplevert wordt bekeken of een lagere snelheid functioneel mogelijk is<sup>5</sup>. Een lagere snelheid kan gevolgen hebben voor de verkeersstromen in een wijk of kern. Ook de rijtijden van het openbaar vervoer en de hulpdiensten kunnen veranderen. De mogelijkheden en gevolgen moeten voor besluitvorming tegen elkaar worden afgewogen.

Het doorlopen van het stappenplan (figuur 1) leidt tot onderbouwde keuzes voor het al dan niet verlagen van de snelheid op een (deel van een) weg. Het stappenplan biedt houvast om alle belangen te wegen, afwegingen te maken en keuzes te onderbouwen. Echter is iedere situatie uniek en blijft maatwerk nodig.



Figuur 1: Stappenplan voor passende snelheidslimiet op GOW50-wegen.

## 3 Inwerkingtreding

Dit addendum treedt in werking, de dag na vaststelling ervan door de raad van Lingewaard. Het addendum ligt ten grondslag aan huidige- en toekomstige infrastructurele maatregelen.

5) Indien meerdere wegvakken of kruispunten op dezelfde weg niet veilig kunnen worden ingericht is het advies te onderzoeken een groter gedeelte van de weg te voorzien van een GOW30 weginrichting.



### Bijlage 1. Functionele indeling wegen

In het addendum is de functionele indeling van wegen ongewijzigd gebleven. Dit betekent dat de oorspronkelijke categorisering van wegen is gehandhaafd. Wel is de benaming gewijzigd. Daarbij is onderscheid gemaakt in wegen binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. In figuur 2 zijn de wijzigingen verwerkt.



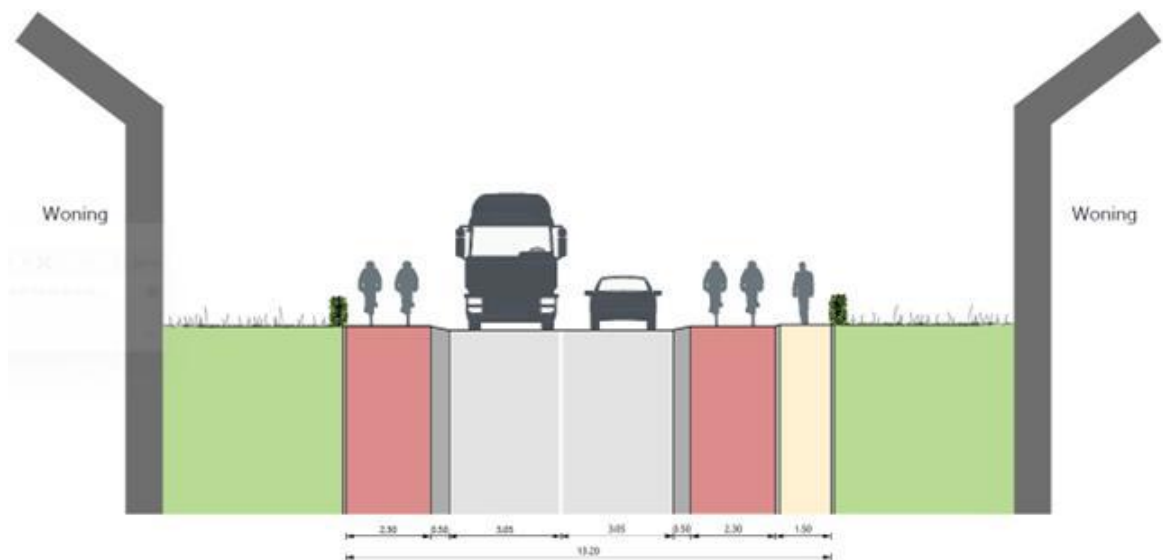
Figuur 2: Functionele indeling wegen Lingewaard

## Bijlage 2. Dwarsprofielen

In deze bijlage staan voor wegen binnen de bebouwde kom dwarsprofielen. De dwarsprofielen zijn gebaseerd op de richtlijnen uit het ASVV 2021, de geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022 en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.

### Wegcategorie GOW50

De dwarsprofielen (figuur 3 en 4) horen bij de wegcategorie GOW50 en zijn van toepassing op wegen met uitsluitend een verkeersfunctie. Een veilige en vlotte verkeersafwikkeling is hier belangrijk. Het uitgangspunt op dit soort wegen is een wegprofiel met ten minste aanliggend verhoogde fietspaden voor de veiligheid van de fietser.



Figuur 3: Basisprofiel GOW50, met aanliggend verhoogde fietspaden.

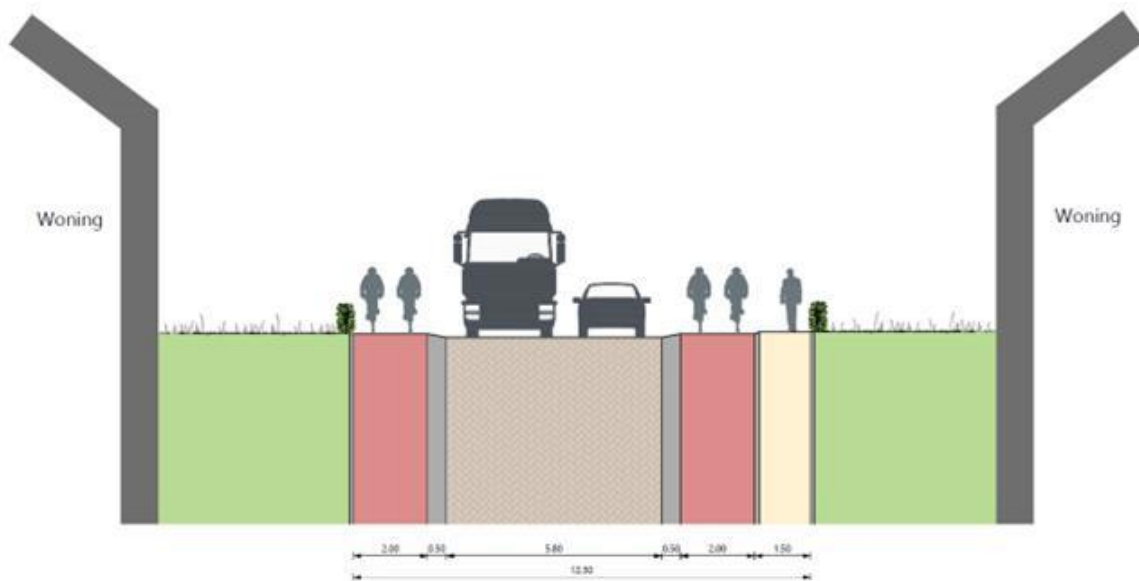


Figuur 4: Ideaalprofiel GOW50, met vrijliggende fietspaden.

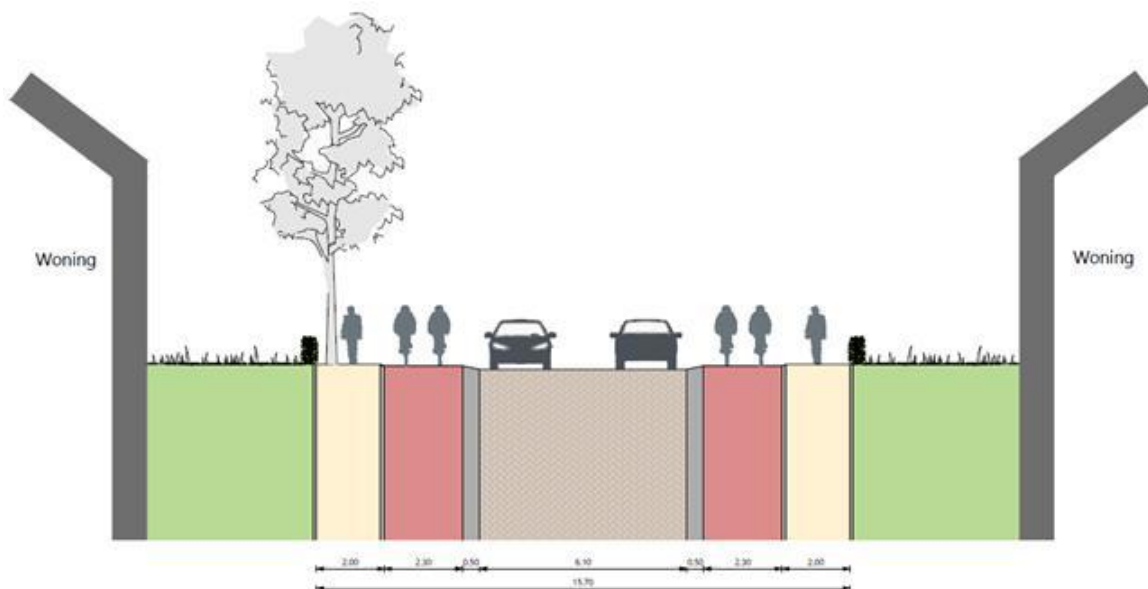
### GOW30 (met aanliggend verhoogde fietspaden)

In sommige gevallen is het niet mogelijk om een gebiedsontsluitingsweg (GOW50) volgens het basisprofiel (figuur 3) in te richten. In dat geval is het een mogelijkheid om onder voorwaarden de snelheid te verlagen naar 30 km/h. In het addendum is hier een stroomschema voor opgesteld, zie paragraaf 2.2. Het schema kan adviseren om op een deel van een weg de snelheid te verlagen naar 30 km/h en de weginrichting aan te passen. In dat geval blijven ten minste aanliggend verhoogde fietspaden nodig voor de veiligheid van de fietser.

In figuur 5 en 6 de dwarsprofielen horende bij het verlagen van de snelheidslimiet op GOW50-wegen.



Figuur 5: Basisprofiel GOW30, met aanliggend verhoogde fietspaden.

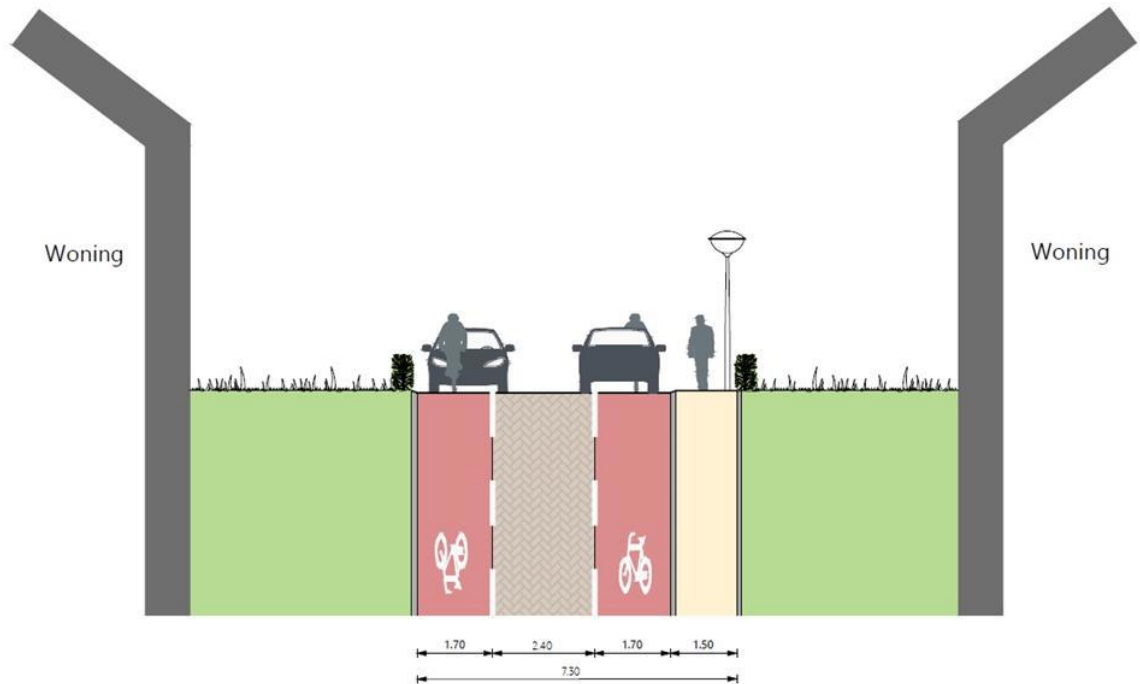


Figuur 6: Ideaalprofiel GOW30, met aanliggend verhoogde fietspaden.

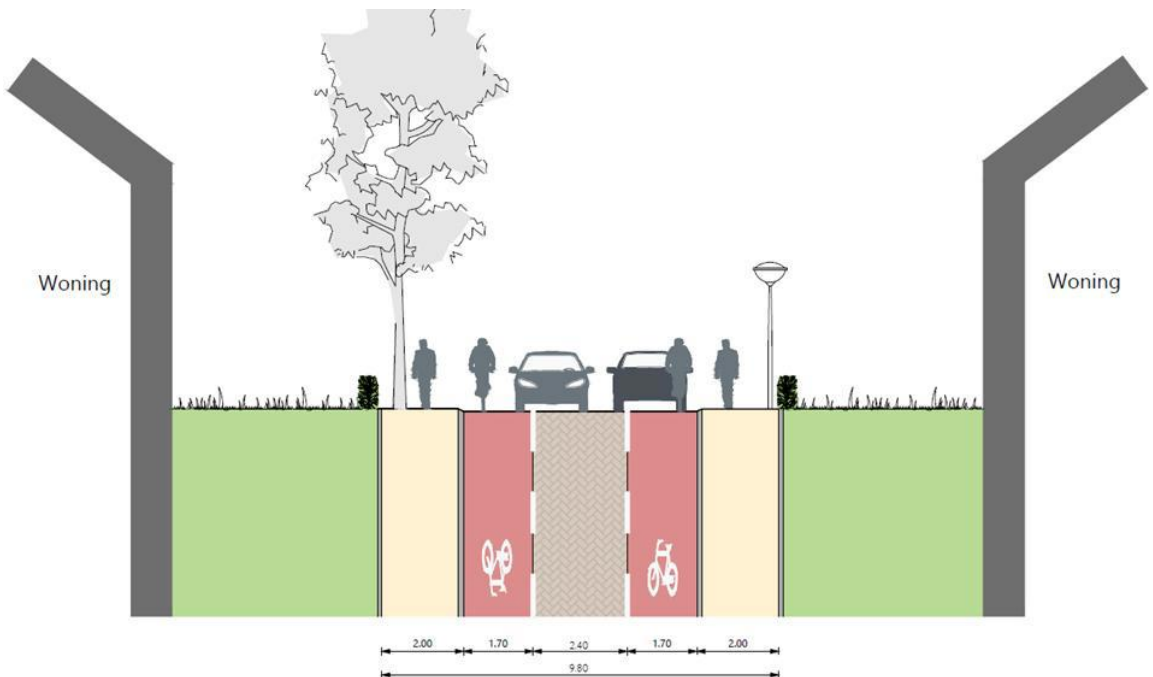
### Wegcategorie GOW30

De dwarsprofielen (figuur 7 en 8) horen bij de wegcategorie GOW30 en zijn van toepassing op wegen met een dubbelfunctie. Hier speelt de positie van de voetganger en fietser een belangrijke rol, omdat met name de fietser gebruik maakt van dezelfde weg als het gemotoriseerd verkeer. Een belangrijk aandachtspunt voor de geloofwaardigheid en daarmee het laten vertonen van het gewenste verkeersgedrag is naast de inrichting van de weg ook de invloed van externe omgevingsfactoren. Denk aan de woningdichtheid en de afstand van de woningen tot aan de weg.





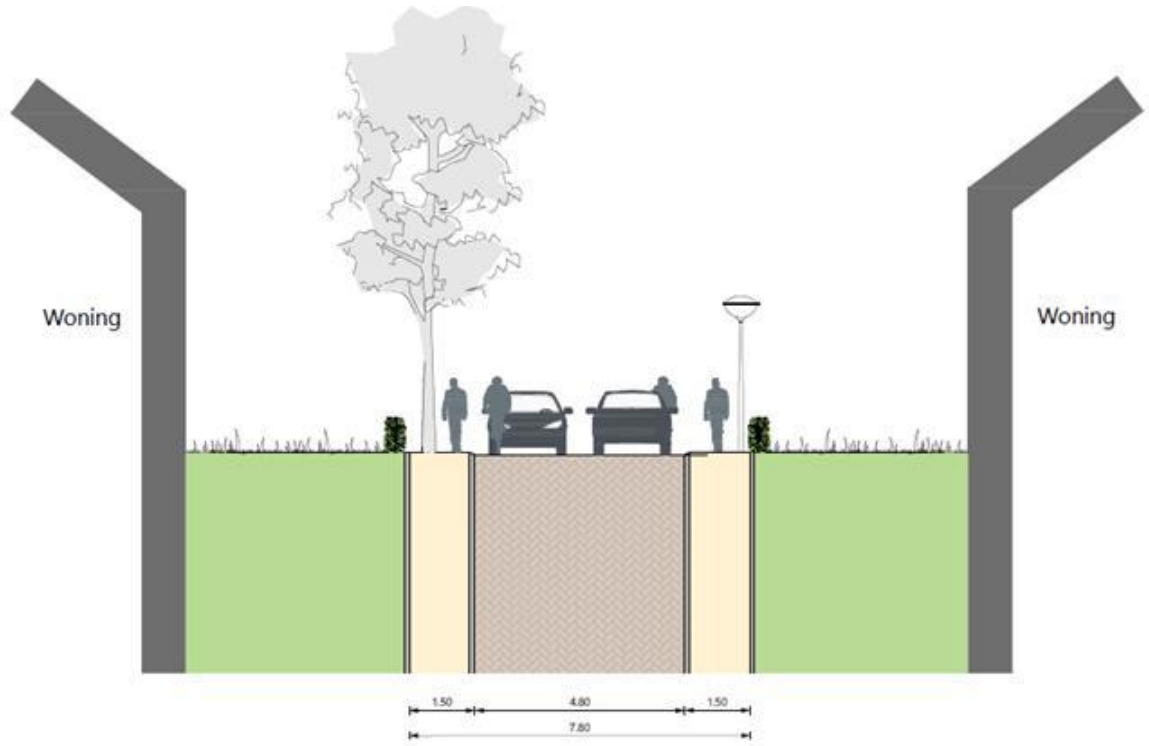
Figuur 7: Basisprofiel GOW30, met rode fietsstroken.



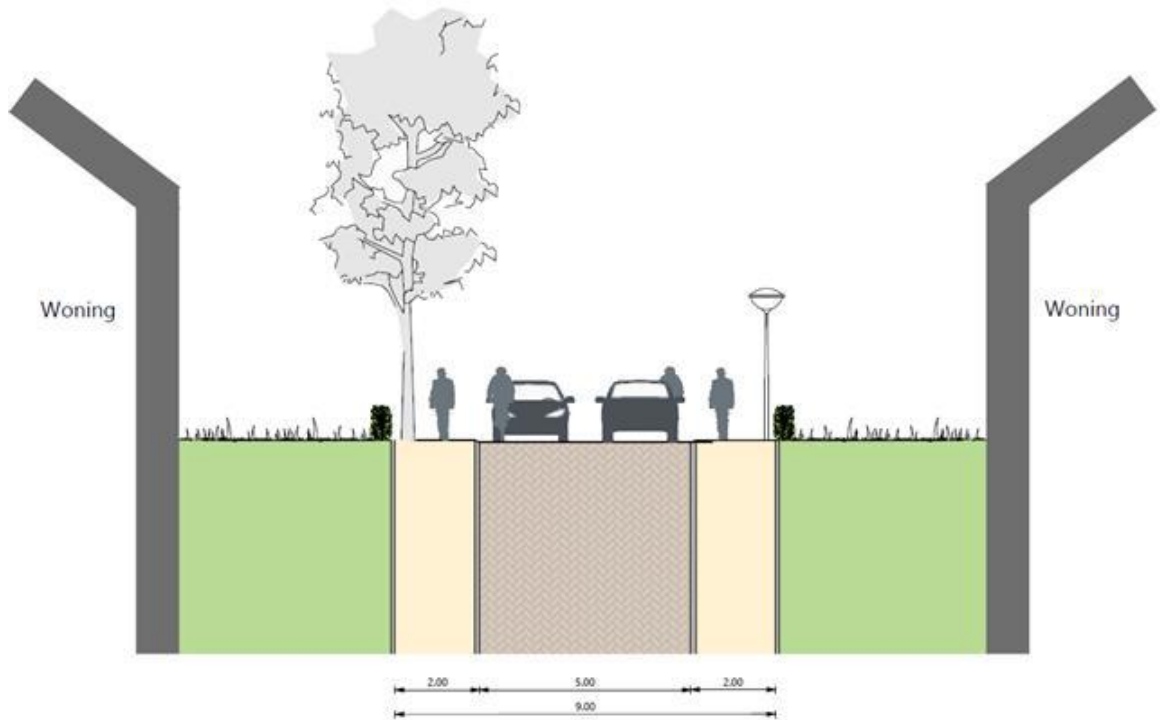
Figuur 8: Ideaalprofiel GOW30, met rode fietsstroken.

### Wegcategorie ETW

De dwarsprofielen (figuur 9 en 10) horen bij de wegcategorie ETW en zijn van toepassing op wegen met uitsluitend een verblijfsfunctie. Hier vallen de meeste woonstraten onder. Op erftoegangswegen vindt veel uitwisseling plaats tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer. Het uitgangspunt is het creëren van een veilige- en leefbare woonomgeving voor alle weggebruikers. De nadruk ligt hier op gelijkwaardigheid.



Figuur 9: Basisprofiel ETW, in elementverharding.



Figuur 10: Ideaalprofiel ETW, in elementverharding.