

MOBILITEITSPLAN GEERTRUIDENBERG

De raad van de gemeente Geertruidenberg;

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Geertruidenberg.
- Gelet op:

Besluit:

1. Mobiliteitsplan;

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 13 maart 2025,

Geertruidenberg,
de raad voornoemd,

de griffier, de voorzitter,

G.M. Brunsveld, M. Witte

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Opbouw van het plan	5
1.3 Participatie	6
1.4 Ambities mobiliteit in relatie tot omgeving	6
2 Gebiedsindeling	7
3 Visie hoofdnetwerk	9
3.1 Fietsnetwerk	9
3.2 Wegcategorisering	12
3.3 Openbaar Vervoer	15
3.4 Aanpak verkeersveiligheid	15
4 Visie woongebied	17
4.1 Afwaarderen van wegen	17
4.2 Vergroenen van de woongebieden	17
4.3 Weren sluipverkeer in woongebieden	17
4.4 Toegankelijkheid mindervaliden	17
4.5 Deelauto's	17
5 Visie werkgebieden	18
5.1 Verbeteren OV-bereikbaarheid Dombosch	18
5.2 Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg - Dombosch	18
5.3 Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen	18
6 Visie buitengebied	19
6.1 Weren sluipverkeer	19
6.2 Aandacht voor veiligheid bij gemengd gebruik van wegen	19
7 Visie centrumgebieden	21
7.1 Centrum Raamsdonksveer	21
7.2 Centrum Geertruidenberg	21
7.3 Toegankelijkheid mindervaliden	21

Bijlagen

Bijlage 1: Maatregelenlijst
Bijlage 2: Inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën
Bijlage 3: Uitkomsten van de Participatiesessies
Uitkomsten online Peiling
Samenvatting bijeenkomst raadsleden
Samenvatting Bijeenkomst belanghebbendenorganisaties

Samenvatting participatieavond 28 februari 2023
Bijlage 4: Kaderdocument

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is altijd in ontwikkeling. Het vorige mobiliteitsplan van gemeente Geertruidenberg dateert uit 2010 en is toe aan vernieuwing. Een nieuw plan is nodig om in te spelen op ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in de mobiliteit, zoals het toegenomen autobezit en de toename van elektrische fietsen. Daarnaast is een nieuwe plan gewenst om ook invulling te geven aan doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie, de (landelijke) trend van toename van mobiliteit en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven.

1.2 Opbouw van het plan

Het mobiliteitsplan is opgebouwd uit drie onderdelen, namelijk de kaders, de visie en het uitvoeringsplan. Het belangrijkste deel is de visie, die wordt beschreven in hoofdstuk 3 t/m 7. De visie bepaalt de koers voor de toekomst en geeft aan waarop wordt ingezet om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de gemeente te waarborgen. De visie is beschreven per gebied, zodat dit aansluit op de omgevingsvisie.

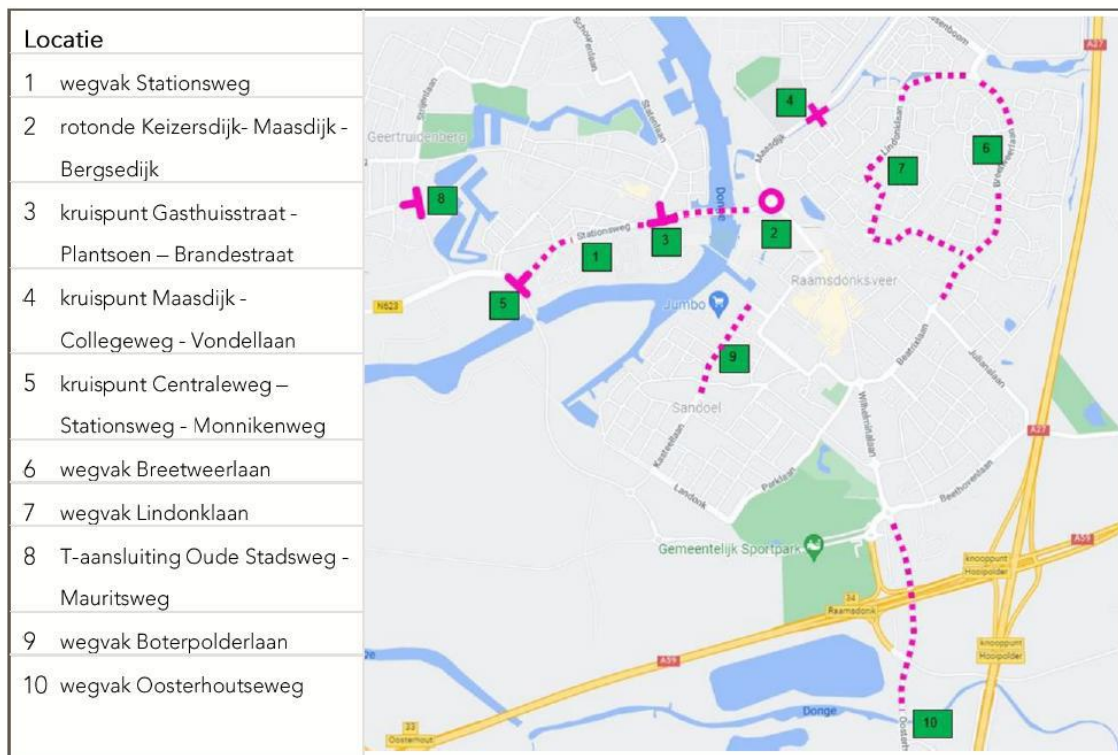
Voorafgaand aan de visievorming is een kaderdocument opgesteld, waarmee het vertrekpunt voor de visie is bepaald. Om uitvoering te geven aan de visie is een concreet overzicht van maatregelen uitgewerkt en opgenomen in bijlage 1 van dit mobiliteitsplan.

Kaderdocument

In de kaderfase is analyse uitgevoerd naar de huidige verkeerssituatie en beleid, trends en ontwikkelingen en ervaringen van belanghebbenden. Het hele kaderdocument is te vinden in bijlage 4 van dit mobiliteitsplan. Dit zijn de belangrijkste aandachtspunten die uit de kaderfase naar voren zijn gekomen:

- ontwikkelingen rond de A27 en aanvullende maatregelen;
- weren sluipverkeer;
- verkeersveiligheid op diverse wegvakken en kruispunten, met name op de hoofdwegen en de top 10 van aandachtslocaties, zie afbeelding 1;
- oversteekbaarheid van hoofdwegen voor langzaam verkeer;
- actualiseren van de wegcategorisering;
- OV-bereikbaarheid bedrijventerrein Dombosch;
- situatie op de Markt in Geertruidenberg;
- toegankelijkheid voor mindervaliden.

Deze onderwerpen zijn opgenomen in de nieuwe visie.



Abbeelding 1: Top 10 van aandachtslocaties verkeersveiligheid
(afbeelding uit Rapportage Accent Adviseurs januari 2022)

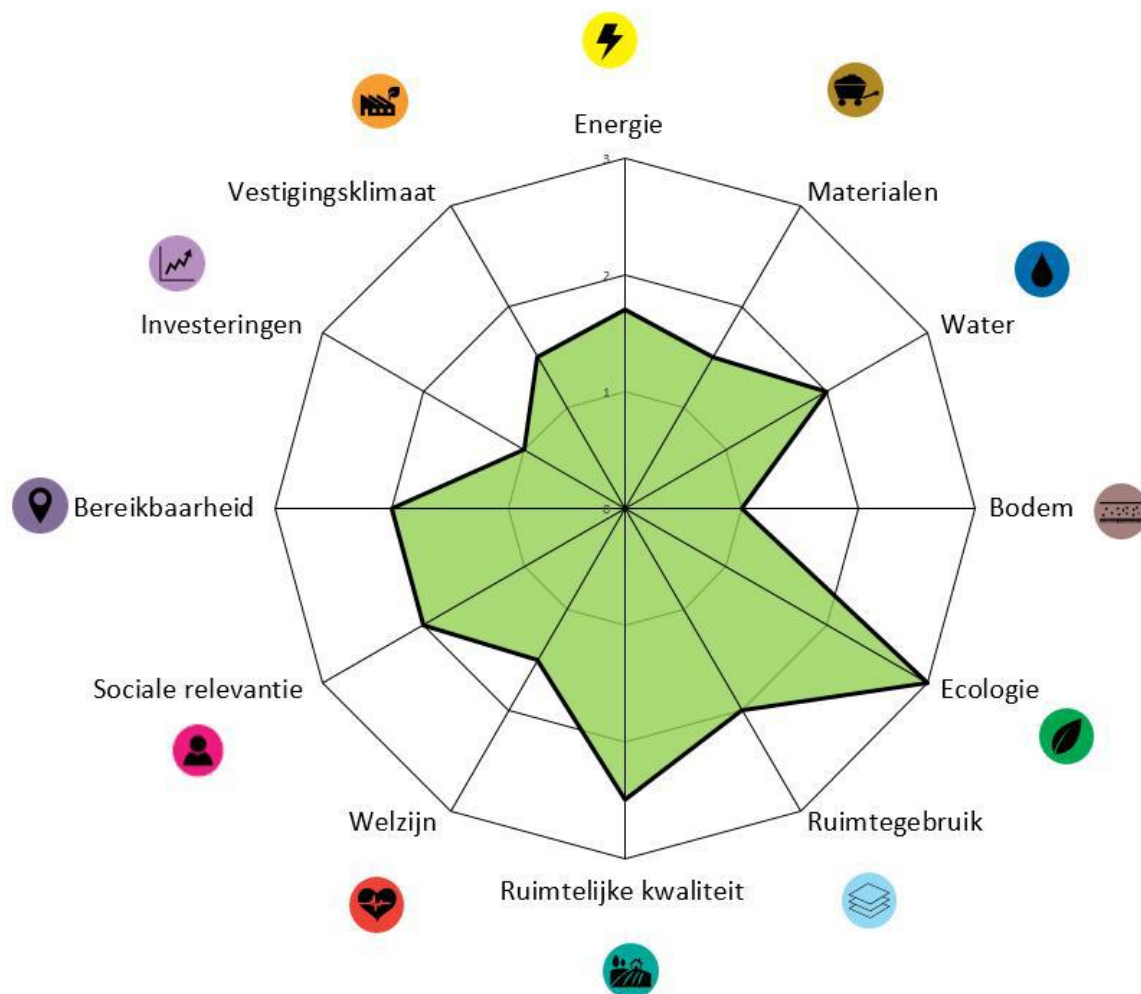
1.3 Participatie

Iedereen neemt op enige wijze deel aan verkeer en daardoor zijn er veel belanghebbenden in verschillende rollen. Om deze bij de nieuwe visie te betrekken zijn verschillende participatiesessies gehouden: een sessie met interne stakeholders vanuit andere beleidsvelden om de gezamenlijke ambities te bepalen; een sessie met raadsleden om de politieke gewenste richting te peilen; en een enquête onder inwoners om te peilen welke keuzes zij willen maken. Aan de raadsleden en inwoners zijn dilemma's voorgelegd, met daarbij de vraag om een keuze te maken. De uitkomsten van deze participatiesessies zijn weergegeven in bijlage 3 en zijn als input voor de nieuwe visie meegenomen. De speerpunten en mogelijke maatregelen zijn gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst voor alle belanghebbenden. Aanwezigen konden de speerpunten en maatregelen beoordelen en voorzien van reactie. Ook van deze reacties is een weergave te vinden in bijlage 3.

1.4 Ambities mobiliteit in relatie tot omgeving

Mobiliteit heeft raakvlakken met andere beleidsvelden, zoals klimaat, duurzaamheid en economie. Mobiliteitsbeleid kan bijdragen om doelstellingen op andere gebieden te bereiken. Twaalf verschillende beleidsthema's zijn gezamenlijk met stakeholders bekeken om te beoordelen waar de belangrijkste opgaven en ambities voor de gemeente liggen. Geertruidenberg wil inzetten op ecologie en biodiversiteit. De gemeente heeft de ambitie om te vergroenen in de kernen en om de biodiversiteit te verbeteren. In herinrichtingsprojecten moet groen een prominente plaats krijgen. Daarnaast zijn ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en gezondheid thema's die in de gemeente aandacht hebben.

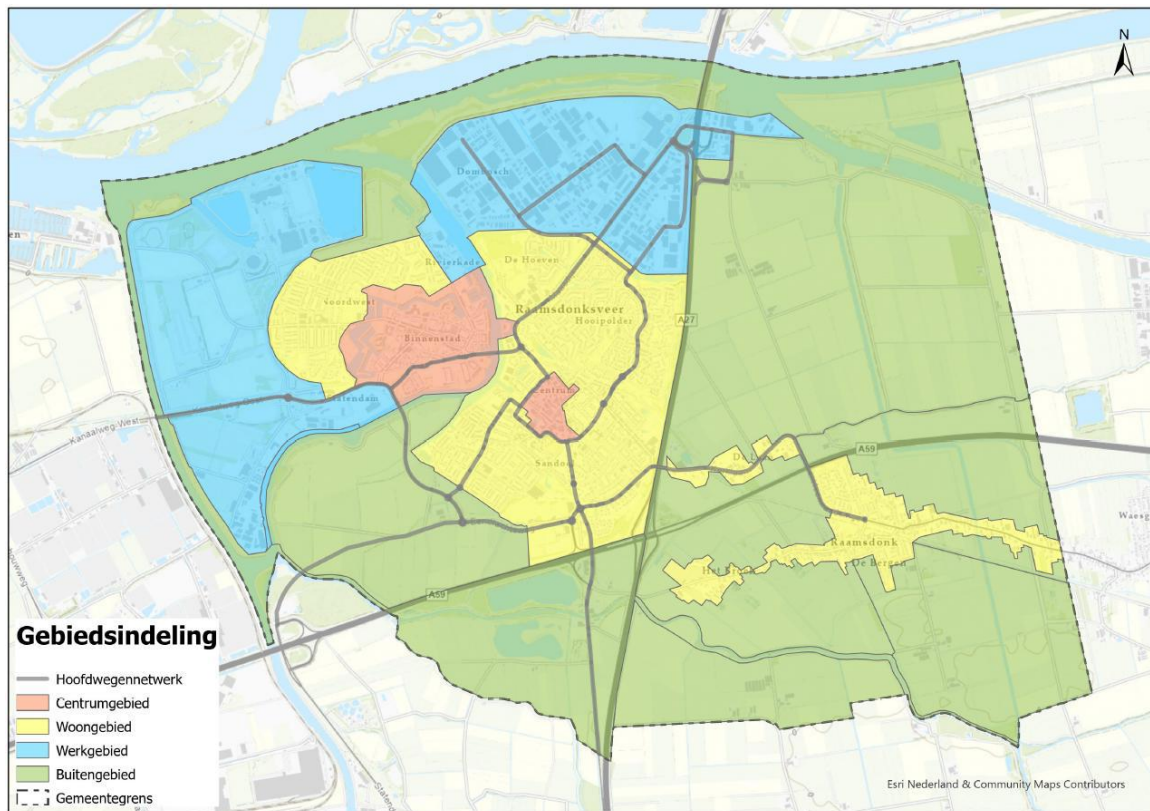
Vanuit recreatie zijn er duidelijke raakvlakken met het fietsbeleid en voor het toerisme is het oude centrum van Geertruidenberg belangrijk. Vanuit economie en duurzaamheid wordt er gewerkt aan een duurzaam woon-werkverkeerplan met afspraken met grote werkgevers. Abbeelding 2 laat de ambitieniveaus van het gemeentelijk beleid voor de verschillende onderwerpen zien. In het bepalen van deze visie en in het uitwerken van de specifieke maatregelen in projecten zijn de ambities van deze thema's meegewogen.



Afbeelding 2: ambitieniveaus van de 12 beleidsthema's

2 GEBIEDSINDELING

De visie is gebiedsgericht opgesteld om daarmee aan te sluiten op de omgevingsvisie. Er zijn vijf gebieden gedefinieerd, namelijk: hoofdnetwerk, woongebied, werkgebied, centrumgebied en buitengebied. Via het hoofdnetwerk van wegen vinden verkeersbewegingen tussen de gebieden plaats. Afbeelding 3 toont de gebiedsindeling.



Afbeelding 3: gebiedsindeling

3 VISIE HOOFDNETWERK

De hoofdnetwerken voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zijn de dragers van het mobiliteitssysteem. Deze netwerken moeten voldoende capaciteit hebben en zodanig zijn ingericht om het huidige én toekomstige verkeer op een vlotte en verkeersveilige wijze af te wikkelen. De speerpunten en doelen voor het hoofdnetwerk voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden in dit hoofdstuk beschreven. In deze visie is geen specifiek voetgangersnetwerk opgenomen omdat daarin geen duidelijk onderscheid in hoofdroutes en andere wegen aanwezig is zoals in een stad met een station vanwaar een looproute naar een hogeschool of kantorenpark loopt. In principe moet op alle wegen een trottoir of looproute aanwezig zijn en vormen deze voorzieningen samen het voetgangersnetwerk.

3.1 Fietsnetwerk

Geertruidenberg wil een gezonde en veilige gemeente zijn. Inwoners worden gestimuleerd om zich lopend of met de fiets door de gemeente te verplaatsen. Bedrijventerreinen, centra en toeristisch recreatieve voorzieningen moeten met de fiets goed en veilig bereikbaar zijn. Ook van buiten de gemeente. Om dit te bevorderen wordt ingezet op het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

Afbeelding 4 geeft het gewenste fietsnetwerk van Geertruidenberg weer. Er is onderscheid gemaakt regionale- en lokale hoofdroutes en recreatieve routes. Hoofdroutes zijn belangrijke verbindingen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en schoolverkeer. Recreatieve fietsroutes zijn aantrekkelijke routes om er met de fiets op uit te gaan. Hoofd fietsroutes kunnen recreatieve fietsroutes overlappen. In dat geval worden in afbeelding 4 alleen de hoofd fietsroutes getoond.

Uitbreiden van het netwerk

Fietsers zijn gebaat bij een zo kort mogelijke route (in afstand of tijd) met een zo groot mogelijke verkeersveiligheid en comfort. Een (bekende) ontbrekende schakel in het hoofd routenetwerk is het Halve Zolenpad tussen Raamsdonk en Raamsdonksveer. De gemeente heeft de wens om deze verbinding in de toekomst te realiseren. Deze nieuwe verbinding zorgt voor een kortere reistijd en meer comfort, zowel voor de recreatieve als de utilitaire fietser.

Een tweede wens is nieuwe fietsverbinding over de Donge ten noorden van de historische binnenstad van Geertruidenberg. Deze verbinding vormt een directe en veilige route vanuit Geertruidenberg richting het Dongemond College, Dombosch en de Keizersveerbrug. Dit biedt een goede alternatieve route voor

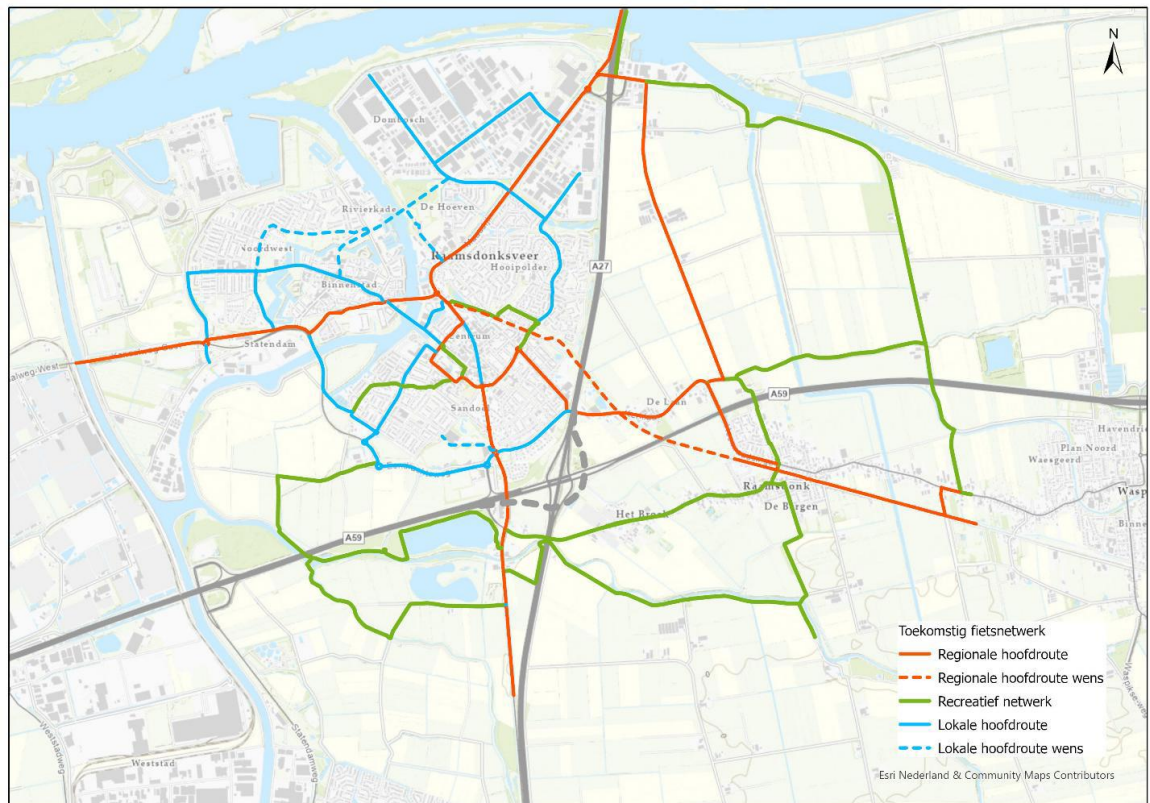
fietsers en draagt daardoor bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Markt en het Plantsoen in Geertruidenberg en op de Bergse Brug en de rotonde Maasdijk – Keizersdijk, waar nu de belangrijkste veiligheidsknelpunten voor fietsers liggen.

Verbeteren van de kwaliteit

Fietsroutes moeten veilig, comfortabel en aantrekkelijk worden ingericht. Verkeerssituaties op de fietsroute moeten zo herkenbaar mogelijk zijn, zowel voor de fietser als voor kruisend gemotoriseerd verkeer. Het fietsnetwerk moet daarom voldoen aan verschillende kwaliteitseisen. Een concreet voorbeeld hiervan is de wens voor een breder tweerichtingsfietspad op de Bergse Brug: de breedte van dit fietspad is te smal voor fietsverkeer in twee richtingen in combinatie met de hoeveelheid fietsverkeer tussen Geertruidenberg en Dongemond College en Dombosch.

De gewenste inrichting en kwaliteitseisen zijn afhankelijk van de functie in het fietsnetwerk en het gebruik van de fietsroute. In de tabel met inrichtingskenmerken zijn enkele basispunten opgenomen. Uitgangspunt is dat fietshoofdroutes altijd gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer, bij voorkeur met een vrijliggend fietspad. Voor recreatieve fietsroutes is dat niet overal nodig. Afhankelijk van de auto-intensiteit kan de fietser op een recreatieve route ook gebruik maken van de rijbaan. Duidelijke bewegwijzering, voldoende fietsenstallingen en oplaadpunten zijn nodig om fietsgebruik te stimuleren. Voor de verdere kwaliteitseisen zijn de landelijke richtlijnen van het CROW van toepassing.

Voor de regionale verbindingen tussen Altena/Hank en Oosterhout en tussen Waalwijk en Drimmelen via het Halve Zolenpad is de wens om deze routes – in lijn met de ambitie van de regio - op te waarderen naar het niveau van een snelfietsroute.



Afbeelding 4: fietsnetwerk
3.2 Wegcategorisering

Volgens de principes van Duurzaam Veilig wordt het wegennetwerk in categorieën ingedeeld, op basis van de functie die een bepaalde weg heeft: verkeer laten doorstromen, erfgoed bieden of een combinatie hiervan.

De ontwikkelingen rond de A27 zorgen voor wijzigingen in het wegennetwerk van Geertruidenberg. De aansluiting 34 (Raamsdonksveer) A59 komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe verbinding tussen Raamsdonksveer en aansluiting 33 (Oosterhout) A59. Door deze wijziging in de aansluiting op de A59 ontstaan er andere verkeersstromen in de gemeente. De nieuwe situatie vraagt om een herijking van de wegcategorisering. De gewenste wegcategorisering voor Geertruidenberg is weerge-

geven in afbeelding 5. Hierin is onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW) binnen en buiten de bebouwde kom. Voor elk type van deze wegen zijn inrichtingskenmerken opgenomen in de tabel in bijlage 2. Deze kenmerken gelden als basis. Voor de verdere detaillering zijn de landelijke richtlijnen van CROW van toepassing. De wegen die ook een functie hebben als hoofdfietsroute zijn in de afbeelding met de wegcategorie '+fiets' aangeduid.

Stroomwegen

De rijkswegen A27 en A59 lopen door de gemeente. Dit zijn de dragers voor de afwikkeling van (boven)regionaal verkeer. Bij de geplande verbreding van de A27 wordt het knooppunt Hooipolder uitgebreid met vrije rechtsafbanen tussen A59 westzijde en A27 noordzijde. De verkeerslichten blijven voor de overige richtingen aanwezig, maar kunnen meer verkeer afwikkelen door het wegvallen van conflicterende richtingen. De A27 wordt verbreed met extra rijstroken. Hiermee wordt de bestaande capaciteit vergroot. Voor de lange termijn wil de gemeente Geertruidenberg zich blijven inzetten voor een volledig knooppunt Hooipolder, zonder verkeerslichten om de doorstroming nog meer te verbeteren en sluipverkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen.

Hoofdwegen

Het gemeentelijke hoofdnetwerk bestaat uit de wegen met een belangrijke gebiedsontsluitingsfunctie. Deze wegen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid in de gemeente en vormen de verbinding naar de stroomwegen. Ze hebben daarom in principe een snelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

Centrum Raamsdonksveer

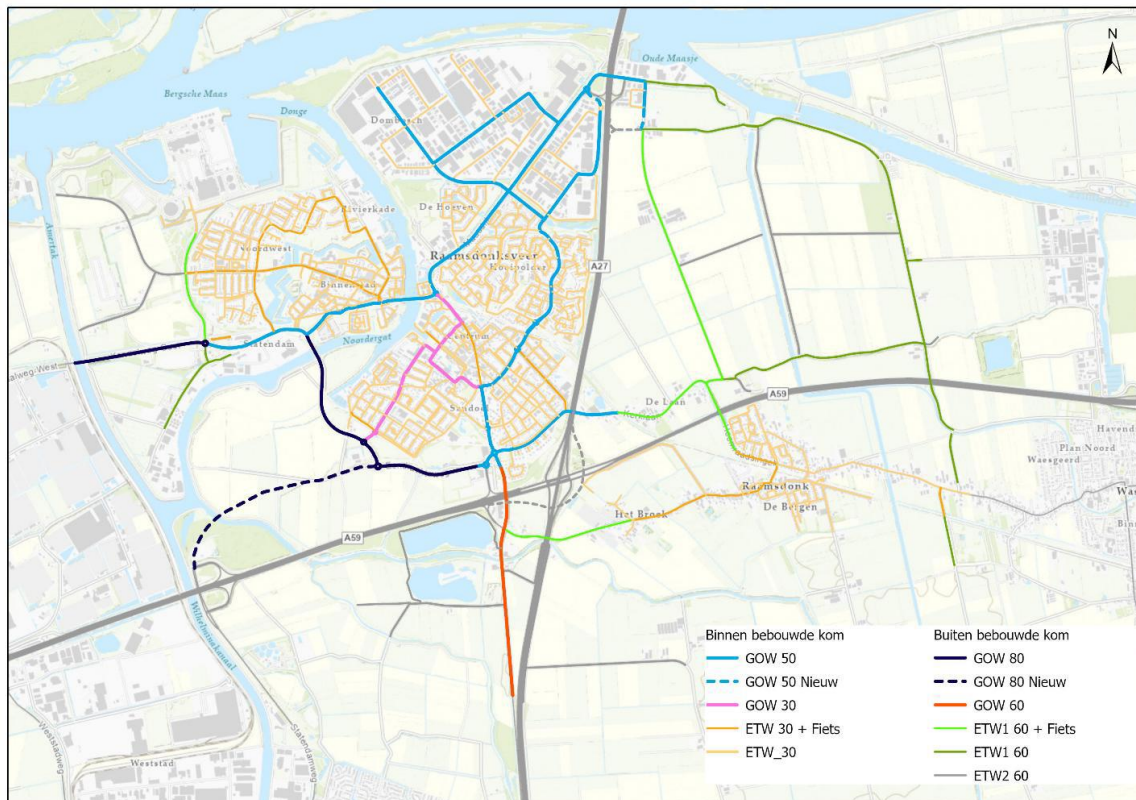
Op enkele gebiedsontsluitingswegen is de bestaande weginrichting niet in lijn met de principes van Duurzaam Veilig. Zo heeft de Keizersdijk onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen en is op de Boterpolderlaan een snelheidsverlaging gewenst om de oversteekbaarheid te verbeteren. Om deze wegen toch veiliger te maken, wordt hier de snelheid verlaagd naar 30 km/uur. Deze wegen noemen we GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur). Deze wegcategorie wordt alleen bij uitzondering aan bestaande wegen toegekend. GOW30 wordt toegekend aan de route Keizersdijk, Het Spant, Boterpolderlaan, Kasteellaan en ook voor de Rembrandtlaan en Sint Jozeflaan. Bij deze categorisering past tevens een aanpassing van de 'minirotonde' op het kruispunt Het Spant-Keizersdijk. De verlaging van de maximumsnelheid op deze routes naar het centrum, zorgt er ook voor dat doorgaand verkeer tussen de nieuwe aansluiting van de A59 en Dombosch meer gebruik gaat maken van de route via de Stationsweg. Dit is een beter alternatief dan door het centrum.

Raamsdonk

De Heemraadsingel en Kerklaan hebben een functie als verbindingsweg van Raamsdonk naar Raamsdonksveer en daarom is deze route tot aan Raamsdonk onderdeel van het hoofdnetwerk. Tevens heeft deze route ook een erftoegangsfunctie voor de aanliggende percelen. Voor verkeer vanuit Waspik (en verder) richting Raamsdonksveer of verder is de route via de A59 de beoogde route. Het lint wordt geheel als erftoegangsweg (ETW30 en ETW60) gecategoriseerd. Hiermee wordt eenduidigheid in snelheden gebracht en door het verlagen van de snelheid wordt doorgaand verkeer in Raamsdonk zoveel mogelijk tegen gegaan.

Afwaarderen van wegen

Verschillende wegen die nu nog 50 km/uur-wegen zijn, maken geen onderdeel meer uit van het hoofdnetwerk. Deze wegen zijn onderdeel van de verblijfsgebieden. De volgende wegen worden daarom aangewezen als erftoegangsweg 30 km/uur: Luiten Ambachtstraat, Schansstraat, Heemraadsingel (tussen Raadhuisstraat en Molenstraat), Lindonklaan, Hoevendijk, Parklaan, Julianalaan, Van Wijngaardenstraat, Burgemeester Prinssenlaan, Stadsweg, Oude Stadsweg, Strijenlaan, Gouverneurslaan, Schoutenlaan, Statenlaan en Gasthuisstraat. Sommige van deze wegen hebben tevens een functie als fietsroute of busroute. Bij de vormgeving van de weg moet uiteraard rekening worden gehouden met deze functies. Dat kan door het aantal snelheidsremmende maatregelen te beperken en door het toepassen van uitritconstructies op zijwegen. Ook voor de bereikbaarheid van hulpdiensten is een goede afweging van de gewenste weginrichting van belang.



Afbeelding 5: wegcategorisering

3.3 Openbaar Vervoer

Behoud van de bestaande openbaar vervoervoorzieningen is essentieel om auto-afhankelijkheid te verminderen. Met name voor het bedrijventerrein Dombosch, waar werknemers en studenten gebruik maken van de bus, maar ook voor scholieren of reizigers van en naar andere delen van de gemeente. Ingezet wordt op behoud van de bestaande buslijnen en voorzieningen en het verbeteren van ketenmobiliteit. Voor Dombosch is er een wens voor uitbreiding van het OV-netwerk, door een extra verbinding met een extra halte op het bedrijventerrein of het realiseren van aanvullende voorzieningen voor het natransport vanaf de bushalte naar de bestemming. Speerpunten zijn het toepassen van OV-fietsen en het stimuleren van initiatieven van ondernemers voor hun werknemers. Daarnaast zijn verbeteringen in het comfort voor de reizigers te behalen door de knooppunthalten aan het Schonckplein en Van Wijngaardenstraat een kwaliteitsimpuls te geven. Aan de verharding op busroutes moet een hoger kwaliteitsniveau toegekend worden. Daarmee verbetert het comfort voor de busreizigers en vermindert de hinder van een busroute voor de omgeving. Voorbeelden zijn de route over de Gasthuisstraat en de Keizersdijk - Het Spant. Voor de Gasthuisstraat kan ook overwogen worden de route te onderbreken en anders om te leiden.

Voor de interregionale busverbinding Breda-Gorinchem-Utrecht hebben de provincies Utrecht en Noord-Brabant en verschillende gemeenten de ambitie om de kwaliteit van deze verbinding te verbeteren. Deze verbinding moet een Bus Rapid Transit worden. Dat is een snelle en frequente buslijn met net zoveel capaciteit en snelheid als een regionale trein. Deze bus maakt gebruik van de A27 en de haltes zijn bestaande en nieuwe hubs (overstappunten), die met name bij op- en afritten van de snelweg liggen. Een van de hubs is - op termijn - gepland in Raamsdonksveer, globaal tussen zwembad De Ganzewiel nabij het Halve Zolenpad en Dombosch II. Dit is voor Geertruidenberg een belangrijke aansluiting op de hoogwaardige OV-voorziening.

3.4 Aanpak verkeersveiligheid

Een belangrijke opgave voor het hoofdwegennet is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De bestaande knelpunten in de verkeersveiligheid - zowel objectief als subjectief - liggen vrijwel allemaal op het hoofdwegennet. Naast het oplossen van knelpunten is ook de risicogestuurde aanpak van belang om preventief de verkeersveiligheid te verbeteren. Ingezet wordt op verbetering van objectieve en de top 10 van subjectieve aandachtslocaties én de locaties die vanuit de risicoanalyse opvallen.

Met de afwaardering van wegen (zoals beschreven in paragraaf 3.2) en het aanpassen van de weginrichting aan de bijbehorende kenmerken (bijlage 2) wordt de veiligheid op verschillende aandachtslocaties aangepakt. Andere locaties vragen om specifieke maatregelen, zoals de aanleg van een rotonde of het toepassen van snelheidsremmers. Zowel objectief als subjectief komt de oversteekbaarheid van

hoofdwegen als knelpunt naar voren. Daarom wordt ook ingezet op het verbeteren van de oprijdbaarheid en oversteekbaarheid van de hoofdwegen. Een speerpunt is het verbeteren van de oprijbaarheid bij de kruisingen van de Koestraat en de Stationsweg met de Centraleweg. Die wordt nu als moeilijk ervaren. Ook het verbeteren van de oversteekbaarheid van de hoofdwegen voor langzaam verkeer is een speerpunt. Dit geldt voor de Centraleweg, voor de Maasdijk - bijvoorbeeld bij de Essenboom - en ook voor de Stationsweg: met name bij het Plantsoen. Bij deze laatste locatie is ook het naastgelegen kruispunt met de Brandestraat-Gasthuisstraat een verbeterpunt. Deze speerpunten zijn zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit de visie voor het fietsnetwerk gewenst.

4 VISIE WOONGEBIED

Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn randvoorwaarden in woonstraten. De gemeente heeft daarbij een ambitie om de woongebieden te vergroenen.

4.1 Afwaarderen van wegen

Verschillende wegen in de woongebieden, zoals de Lindonklaan en de Parklaan krijgen in de nieuwe categorisering een functie als erftoegangsweg. Het is vanuit het verkeersnetwerk en het huidige en toekomstige gebruik niet nodig om deze wegen als gebiedsontsluitingsweg te behouden en daarom kunnen deze wegen onderdeel van de verblijfsgebieden worden. Daarbij kan de snelheid worden gewijzigd naar 30 km/uur en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Tegelijkertijd biedt dit mogelijkheden voor vergroening in de toekomst, omdat er minder wegverharding nodig is. In bijlage 2 zijn de basis inrichtingskenmerken opgenomen voor 30 km/uur-wegen.

4.2 Vergroenen van de woongebieden

Waar het kan wordt de rijbaan van wegen bij afwaardering of herinrichting smaller gemaakt. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede én daardoor ontstaat ruimte voor meer groen in de straat. Tijdens de participatiebijeenkomsten is de suggestie besproken om meer wegen eenrichtingsverkeer te maken, om maximaal te kunnen vergroenen. Dit heeft echter ook nadelen, zoals extra omrijden, kans op hogere rijnsnelheid en de handhaafbaarheid. Vanwege deze nadelen is het vaak niet gewenst om éénrichtingswegen te maken. Een alternatief is de toepassing van wegversmallingen in de woonstraten. Deze snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gecombineerd met extra groenvakken. Daarom wordt ingezet op rijbanen met voldoende breedte voor tweerichtingsverkeer en met versmallingen in de wegvakken. Op fietsroutes waar fietsers gebruik maken van de rijbaan, zijn wegversmallingen echter niet gewenst, omdat dit onveilige situaties voor fietsverkeer kan opleveren.

4.3 Weren sluipverkeer in woongebieden

Doorgaand verkeer hoort niet thuis in woongebieden. Dit verkeer moet gebruik maken van het hoofdwegenet. Waar sluipverkeer leidt tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid of leefbaarheid wordt dit aangepakt. In de kern Raamsdonk is in de bestaande situatie overlast van doorgaand verkeer. Door het instellen van een lagere maximumsnelheid en aanpassing van de weginrichting wordt de route door Raamsdonk veiliger en tegelijkertijd minder aantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer.

4.4 Toegankelijkheid mindervaliden

In woongebieden zijn langs alle wegen trottoirs gewenst, voor een veilige en toegankelijke looproute. Bij voorkeur is aan beide zijden van de weg een trottoir gewenst om alle woningen te ontsluiten voor voetgangers. Daarvan moet minimaal één trottoir voldoende toegankelijk zijn voor mindervaliden, zodat zij veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.

4.5 Deelauto's

Voor het verduurzamen van mobiliteit wordt ingezet op deelmobiliteit. In woongebieden is dit kansrijk in de vorm van deelauto's. Daarom worden buurtdeelauto-initiatieven gestimuleerd. Dit zorgt voor vermindering van autobezit en verlaging van parkeerdruk in woonwijken.

5 VISIE WERKGEBIEDEN

Voor de werkgebieden is het belangrijkste speerpunt het verbeteren en behouden van het vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen nodig voor auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer zijn van groot belang.

5.1 Verbeteren OV-bereikbaarheid Dombosch

Voor auto- en vrachtverkeer is bedrijventerrein Dombosch goed bereikbaar. Er ontbreekt echter een goede verbinding van het openbaar vervoer (OV). Een betere bereikbaarheid van bedrijventerrein Dombosch is met name voor studenten van belang. Voor het invullen van stage- of afstudeerwerkplekken is bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer essentieel. Daarom wordt ingezet op het verbeteren van OV-bereikbaarheid, met een busverbinding via het bedrijventerrein, met een extra halte op Dombosch. Andere plannen zijn een pendeldienst en het aanbieden van OV-fietsen vanaf de bushaltes op de Maasdijk en Essenboom.

5.2 Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg – Dombosch

Een nieuwe fietsverbinding tussen Geertruidenberg en Dombosch stimuleert inwoners om met de fiets naar de werkgebieden te gaan. Deze verbinding (zie ook paragraaf 3.1) is een nieuwe schakel in het fietsnetwerk en biedt een korte, snellere en veiliger route naar Dombosch en het Dongemond College, waardoor het op de fiets naar het werk gaan aantrekkelijker wordt.

5.3 Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen

Veel wegen op de bedrijventerreinen hebben een erftoegangsfunctie. In de wegategorisering (paragraaf 3.2) zijn de belangrijkste invalswegen van het bedrijventerrein als 50 km/uur-gebiedsontsluitingswegen aangewezen. De overige wegen van het bedrijventerrein worden 30 km/uur-wegen met daarbij behorende inrichting. Zo wordt de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein verbeterd, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid.

6 VISIE BUITENGEBIED

In het buitengebied is verkeersveiligheid het belangrijkste aandachtspunt. Daarbij is het weren van ongewenst verkeer in dit gebied een belangrijk speerpunt.

6.1 Weren sluipverkeer

Wegen in het buitengebied worden primair gebruikt door bewoners, agrariërs en recreanten. Doorgaand verkeer moet via het hoofdwegennetwerk worden afgewikkeld. In het gebied rond Raamsdonk is regelmatig sprake van sluipverkeer. De aanpassingen van het Rijk aan knooppunt Hooipolder en de verbreding van de A27 zorgen voor meer capaciteit op deze hoofdwegen, waardoor het sluipverkeer zal afnemen. In aanvulling op de maatregelen van het Rijk worden maatregelen genomen in het buitengebied om sluipverkeer te weren op het lint waar dit overlast geeft en een alternatief te bieden in de polder. Dit gebeurt door aanpassing van de inrichting van wegen en verlaging van de maximumsnelheid op het lint. Gemeente Geertruidenberg blijft het verkeer op de wegen in het buitengebied monitoren. Deze blijvende aandacht is nodig, zolang sluipverkeer aanwezig is, om de leefbaarheid en veiligheid in dit gebied te bewaken.

6.2 Aandacht voor veiligheid bij gemengd gebruik van wegen

Auto's, fietsers en landbouwvoertuigen rijden in het buitengebied vaak op dezelfde rijbaan. Voor de verkeersveiligheid van deze wegen is een juiste weginrichting van belang. Het is gewenst om buitenwegen met een functie als (lokale of regionale) hoofdfietsroute, zoals de Werfkampenseweg, in te richten met fietsvoorzieningen. Zo wordt de aanwezigheid van fietsers verduidelijkt. Op wegen met een hoge verkeersintensiteit zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst. Voor rustige (smalle) platte landswegen die regelmatig door landbouwverkeer worden gebruikt zijn voldoende passeermogelijkheden en stevige berm van belang. Afbeelding 6 toont de opzet vanuit de regio West-Brabant voor het gewenste landbouwnetwerk.



Opzet kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West-Brabant (CONCEPT)

- Wensnetwerk Kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer
- Secundair netwerk voor (land)bouwverkeer
- Ongewenste verbinding
- - - Ontbrekende schakel

Afbeelding 6: kaart landbouwroutes (bron: regio West-Brabant)

In de categorisering van wegen in het buitengebied is onderscheid gemaakt in erftoegangswegen type 1 en 2 (zie afbeelding 4 in hoofdstuk 3). Type 1 erftoegangswegen zijn wegen met meer verkeer en zijn breder dan type 2 erftoegangswegen. Bij type 1 is bovendien onderscheid gemaakt in wegen met of zonder een hoofdfietsroute. Bij alle categorieën wegen horen verschillende inrichtingskenmerken. Deze zijn te vinden in bijlage 2.

7 VISIE CENTRUMGEBIEDEN

7.1 Centrum Raamsdonksveer

In het centrum van Raamsdonksveer komen mensen boodschappen doen of bezoeken zij een van de horecagelegenheden. De sterke punten van dit winkelcentrum – vanuit mobiliteitsoogpunt – zijn de goede autobereikbaarheid en gratis parkeervoorzieningen nabij de winkels.

Om het winkelgebied aantrekkelijk te houden wordt ingezet op behoud van deze autobereikbaarheid en het gratis parkeren. Voor een prettig winkelklimaat is het gewenst om de hoeveelheid verkeer in de winkelstraten te beperken. De afsluitingen van de Hoofdstraat en Keizersdijk blijven bestaan om doorgaand verkeer door het centrumgebied te ontmoedigen.

7.2 Centrum Geertruidenberg

Het centrum van Geertruidenberg is een historische locatie die veel recreatieve bezoekers aantrekt. In dit centrum zijn verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid de belangrijkste speerpunten. Op de Markt is sprake van verkeersonveiligheid vanwege fietsers die over het voetpad rijden en onduidelijkheid over de parkeerregels op het middenterrein. Hier moet de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbeterd worden en het moet duidelijker worden waar wel of niet geparkeerd mag worden.

In de Koestraat staat de leefbaarheid onder druk. Hier wordt hinder ervaren van de hoeveelheid verkeer in deze straat. Om de leefbaarheid in deze en omliggende straten te bevorderen is een verkeerscirculatieplan gewenst voor de routes van en naar de Markt. Er zijn in het participatieproces uiteenlopende suggesties gedaan. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de centrumstraten.

7.3 Toegankelijkheid mindervaliden

De huidige looproutes zijn in de centrumgebieden niet overal toegankelijk voor mindervaliden. Dat komt door te smalle voetpaden, maar ook door de toepassing van karakteristieke en soms hobbelige bestrating. De ambitie is om in iedere straat minimaal aan één zijde een toegankelijke looproute te realiseren. Daarbij wordt gezocht naar een zo goed mogelijke balans tussen de historische waarde en uitstraling van het gebied en het functionele aspect van toegankelijkheid.

BIJLAGE 1: MAATREGELENLIJST

MAATREGELEN VOOR DE KORTE TERMIJN (2023-2028)

nr	Maatregel	Toelichting	Thema
1	Bij herinrichting of onderhoudsprojecten: versmallen en vergroenen woonstraten, trottoirs verbreden/verbeteren en visuele geleidelijnen aanbrengen t.b.v. toegankelijkheid (procesafpraak)	Deze procesafpraak is van toepassing bij toekomstige herinrichtingsprojecten om de doelen van vergroenen en toegankelijkheid te bereiken	Veiligheid Duurzaamheid
2	Realiseren rotonde op kruispunt Stationsweg-Plantsoen en verbeteren veiligheid Gasthuisstraat-Plantsoen-Brandestraat. Een rotonde verbetert de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Stationsweg voor het langzaam verkeer	Deze maatregelen volgen uit de top 10 van onveilige locaties (nummer 1 en 3).	Veiligheid
3	Realiseren rotondes Stationsweg-Julianastraat-Spoorstraat, Stationsweg-Centraalweg voor betere oversteekbaarheid en veiligheid	Dit zijn locatie 1 en 5 uit de top 10 van onveilige locaties.	Veiligheid
4	Drempel aanbrengen bij de T-aansluiting Oude Stadsweg-Mauritsweg om de oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten	Dit is locatie 8 uit de top 10 van onveilige locaties. Een drempel verbetert de oversteekbaarheid en zorgt voor lagere rijsnelheid van het verkeer, dat past in de toekomstige situatie waarin de Oude Stadsweg een 30 km/uur-weg wordt.	Veiligheid
5	Landbouwroutes (Zijlweg, Werfkampensweg, Achterste Dijk, Maasweg, Aanwasenweg) voorzien van passeermogelijkheden en stevige bermen	Deze wegen zijn onderdeel van het landbouwnetwerk.	Veiligheid
6	Julianalaan herinrichten naar 30 km/uur-zone, mogelijk in combinatie met fietsstraat	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
7	Oude Stadsweg-Strijenlaan-Goeveverns-laan-Schoutenlaan-Statenlaan-Gasthuisstraat herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
8	Bliek, Elftweg, Ruisvoorn, Karperweg, Meerval, Brasem, Snoekweg, Forellenweg inrichten als 30 km/uur-wegen	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
9	Sterrekroos, Oeverkruid, Ottergeerde, Krabbescheer, Weegbree (Dombosch 2) inrichten als 30 km/uur-wegen	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
10	Verbeteren leefbaarheid Koestraat, ontmoedigen als route voor centrumverkeer	Ontmoedigen inrijden Koestraat door aansluiting Centraalweg aan te passen (in combinatie met rotonde Centraalweg-Stationsweg (zie maatregel 3).	Veiligheid
11	Markt Geertruidenberg aanpassen: aanduiden autoparkeerplaatsen op het middenterrein Markt Geertruidenberg (waar wel/niet mag worden geparkeerd, aanbrengen gladde bestrating voor de fietsroute	Een duidelijkere parkeersituatie en een vlakke bestrating op de fietsroute draagt bij aan het gewenste gebruik en de verkeersveiligheid op het plein.	Veiligheid Fiets

	en bestrating voor de looproutes vlakker maken, toepassen maatwerk van materialen in historische kern Geertruidenberg		
12	Parklaan herinrichten naar 30 km/uur-zone en inrichten schoolomgeving Parkzicht	De komst van de nieuwe school vraagt om een veilige schoolomgeving	Veiligheid Fiets
13	Aanvullende maatregelen t.b.v. schoollocatie Parkzicht: tweerichtingenfietsoversteek Beethovenlaan-Wilhelminalaan (rotonde) + fietsroute Wilhelminalaan-school door park + fietsdoorsteek Wilhelminalaan - Brejaartstraat	Met deze aanvullende maatregelen worden ook de routes naar de school verbeterd	Veiligheid Fiets
14	Nieuwe aansluiting naar A59, nieuwe verbindingsweg (GOW80) Eendrachtsweg, verwijderen oude aansluiting van de snelweg en verwijderen rotonde Eendrachtsweg (project RWS)	Dit is onderdeel van het project van Rijkswaterstaat aanpassingen knooppunt Hooipolder	Bereikbaarheid
15	'Het Lint' Luiten Ambachtstraat-Schansstraat-Heemraadsingel herinrichten naar 30 km/uur-zone	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Bereikbaarheid
16	Achterste Dijk verbreden en voorzien van fietsstroken	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Bereikbaarheid Fiets
17	Aanpassingen vanwege project A27 (gewijzigde aansluiting Keizersveer): Wijzigen bebouwde komgrens	Conform nieuwe wegategorisering wordt Keizersveer 50 km/uur en wordt komgrens verplaatst voor een veilige situatie rondom de nieuwe aansluiting A27	Bereikbaarheid
18	Werkkampenseweg aanbrengen fietsvoorzieningen	Dit is onderdeel van het pakket aanvullende maatregelen in het buitengebied voor een veilige inrichting vanuit het project A27 van Rijkswaterstaat	Fiets
19	Verbreden fietspad op de Bergse brug	Bestaand fietspad is te smal voor twee richtingen. De ideale situatie voor de lange termijn is een nieuwe voetgangersbrug naast de bestaande brug. Voor de korte termijn kan het voetpad bij fietspad worden samengevoegd om voldoende breedte te behalen.	Fiets
20	Fietsroute door centrum Raamsdonkveer openstellen	In huidige situatie is fietsen formeel niet toegestaan. Quick-win voor het verbeteren van het fietsnetwerk is om deze route open te stellen.	Fiets
21	Halve Zolenpad fietsers voorrang geven in Raamsdonk	Kwaliteitsverbetering fietsnetwerk - snelle fietsroutes	Fiets
22	Lobby bij provincie voor extra bushalte op Dombosch	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
23	OV-fietsen aanbieden bij de bushalte op de Maasdijk	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
24	Onderzoeken / stimuleren mogelijkheden voor pendeldienst tussen bushalte en bedrijven	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
25	Andere vormen van ketenmobiliteit onderzoeken (bv. deelauto, deelfietsen)	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer
26	Meewerken aan snelle busverbinding tussen Breda en Gorinchem	Dit is een regionaal project voor lange termijn, waaraan gemeente voortdurend meewerkt	Openbaar Vervoer
27	Verbeteren bestaande voorzieningen van het OV, zoals wachtvoorzieningen, reisinformatie, fietsparkeervoorzieningen	Draagt bij aan doel om bereikbaarheid van het bedrijventerrein per OV te verbeteren	Openbaar Vervoer

MAATREGELEN VOOR DE MIDDELLANGE TERMIJN (2028-2033)

Nr	Maatregel	Toelichting	Thema
28	Verbeteren veiligheid rotonde Keizersdijk-Maasdijk-Bergsedijk	Deze locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties en vraagt aandacht vanuit verkeersveiligheid. Hangt samen met maatregel 18. Op de lange termijn kan maatregel 39 zorgen voor een goede alternatieve fietsroute.	Veiligheid
29	Verbeteren veiligheid en oversteekvoorzieningen voor fietsers (en voetgangers) op de Maasdijk-Vondellaan-Collegeweg (onderzoek haalbaarheid middengeleider)	Verbeteren oversteekbaarheid Maasdijk voor voetgangers richting bedrijventerrein. Locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nr. 4)	Veiligheid
30	Verbeteren veiligheid wegvak Breetweelaan	Deze locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nummer 6).	Veiligheid
31	Lindonklaan en Hoevendijk herinrichten naar 30 km/uur-zone (maatregel 7 uit de top 10)	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
32	Keizersdijk, Touwbaan, Boterpolderlaan, Kasteellaan, Rembrandtlaan snelheid verlagen naar 30 km/uur (GOW30) en verbeteren oversteekbaarheid t.b.v. schoolroutes (maatregel 9 uit de top 10)	Conform nieuwe wegategorisering inrichten als (GOW) 30 km/uur	Veiligheid

33	Oosterhoutseweg herinrichten naar (GOW)60km met vrijliggend (tweerichting)fietspad	Weginrichting aanpassen conform de inrichtingseisen. Locatie volgt uit de top 10 van onveilige locaties (nr. 10)	Veiligheid Fiets
34	Burgemeester Prinssenlaan en Van Wijngaardenstraat herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
35	Stadsweg herinrichten naar 30 km/uur-zone	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
36	Baileybrugweg inrichten als 30 km/uur-weg	Conform nieuwe wegcategorisering inrichten als 30 km/uur	Veiligheid
37	Toevoegen voetgangersoversteekvoorziening op de Maasdijk-Essenboom-Zalmweg (onderzoek haalbaarheid en regeling VRI)	Verbeteren oversteekbaarheid Maasdijk voor voetgangers richting bedrijventerrein	Veiligheid
38	Doortrekken Halve Zolenpad vanaf Raamsdonk tot in Raamsdonksveer via het oude spoortracé	Verbetering fietsnetwerk met het doortrekken van het Halve Zolenpad: zorgt voor een directe, snelle en veilige fietsverbinding tussen de dorpen.	Fiets

MAATREGELEN VOOR DE LANGE TERMIJN (NA 2033)

Nr	Maatregel	Toelichting	Thema
39	Nieuwe fietsverbinding Geertruidenberg – Dombosch over de Donge, ten noorden van de Bergse Brug, mogelijk in combinatie met ontwikkelingen in het havengebied	Draagt bij aan netwerkverbetering, directere verbinding tussen Geertruidenberg en bedrijventerrein / school en ontlast rotonde Maasdijk - Keizersveer	Fiets
40	Overstappunt (hub) tussen bus en ander vervoermiddel (fiets/auto) op een centrale locatie (langs A27)	Overstappunt voor de toekomstige snelle busverbinding via de A27, meeliften met de regionale ontwikkelingen	Openbaar vervoer

BIJLAGE 2: INRICHTINGSKENMERKEN VOOR DE WEGCATEGORIEËN

Voor nadere uitwerking, detaillering en overige inrichtingseisen zijn de landelijke richtlijnen van CROW van toepassing.

Binnen bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg 50	Gebiedsontsluitingsweg 30 (wordt alleen toegepast in bestaande situaties waar GOW50 of ETW30 niet mogelijk is)	Erftoegangsweg 30 Type I	erftoegangsweg type II
Eigenschappen				
Beschrijving	Drukke invalsweg met beperkt aantal aansluitingen binnen de bebouwde kom	Wijkontsluitingsweg met ook een verblijfsfunctie of traverse binnen de bebouwde kom. Deze categorie dient een uitzondering te zijn.	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom met een fiets- en/of busroute.	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom
Maximale snelheid	50 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h of stapvoets
Maximale intensiteit	Max. 20.000 mvt/etmaal	Max. 10.000 mvt/etmaal	Max 5.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal
Gebruik	Sterke verkeersfunctie, beperkte erftoegang, mogelijk busroute, mogelijk busroute,	Dubbele functie: zowel verkeersfunctie als erftoegangsfunctie, beide functies hebben gelijk gewicht (uitzondering)	Erftoegangsfunctie, beperkte verkeersfunctie	Uitsluitend erftoegang, geen verkeersfunctie
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Toegankelijk	Toegankelijk
Inrichting				
Rijbaan	2x1 rijstrook	1 rijbaan voor twee richtingen	1 rijbaan voor twee richtingen, beperkte breedte, passeren mogelijk	Beperkt breedte, passeren niet altijd mogelijk
Scheiding rijrichtingen	Overrijdbaar	Geen rijbaanscheiding	Geen rijbaanscheiding	Geen rijbaanscheiding, geen markering in lengterichting
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt	Klinkers/asfalt	Klinkers
Voorrang	Voorrangsweg, voorrangskruispunten	Voorrangskruispunten	Gelijkwaardige kruisingen, indien nodig voorrangskruispunten met inritconstructies (bijvoorbeeld bij busroute of fietsroute)	Gelijkwaardige kruisingen
Kruispunten	Beperkt aantal. Kruisingen met andere verkeersader ongelijkvloers, met rotonde of VRI. oversteken voor voetganger en fietser	Kruispunten met andere verkeersader met rotonde of VRI, ondergeschikte aansluitingen met voorrangskruispunt, waar nodig lage snelheid op kruisingen fysiek afdwingen	Gelijkwaardig, waar gelijkwaardigheid ongewenst (bus en/of fiets) voorrang regelen met bijvoorbeeld doorlopend trottoir	Waar nodig lage snelheid op kruispunten fysiek afdwingen

	alleen bij oversteek- plaatsen			
Fietser	Niet op hoofdrijbaan, Vrijliggend fietspad, alternatieve route of parallelstructuur	Fietspad of fietsstroken	Op rijbaan, Fiets(suggestie)stro- ken mogelijk (eventu- eel enkelzijdig fietspad in twee richtingen)	Op rijbaan
Bromfietser	Op hoofdrijbaan of parallelstructuur (ventweg)	Op hoofdrijbaan	Op hoofdrijbaan	Op hoofdrijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Mogelijk op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Gelijkvloers via roton- de, VRI of met mid- denopstelplaats	Overstekende voetganger rege- len met voetgangersoversteek- plaatsen	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet op rijbaan, eventueel in langspar- keervakken	Niet op rijbaan, eventueel in langsparkeervakken	Op rijbaan of in vakken	Op rijbaan of in vakken
Bushaltes	Bij voorkeur in ha- ven, op rijbaan alleen bij fietspaden	Bij voorkeur op rijbaan met fietspaden Bij fietsstroken in haven	Op rijbaan	Geen openbaar vervoer
Pechvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Bewegwijzering	Eventueel aanwezig, straatnamen	Eventueel aanwezig, straatna- men	Straatnamen	Straatnamen
Zij/kantmarkering	Verhoogde band en/of kantmarkering	Verhoogde band	Eventueel verhoogde band	Eventueel verhoogde band
Kruispunten/aansluitingen				
Kruising met een stroom- weg	Ongelijkvloers	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Kruispunt met een gebieds- ontsluitingsweg	Rotonde of VRI	Rotonde of VRI	Voorrangskruispunt met snelheid beperken- de maatregelen of uit- ritconstructie of roton- de	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritcon- structie
Kruispunt met een erf toe- gangsweg type I	Voorrangskruispunt met snelheid beper- kende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Voorrangskruispunt met snel- heid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Gelijkwaardig kruis- punt, waar gelijkwaar- digheid ongewenst is voorrang regelen	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid ongewenst is voorrang regelen
Kruispunt met een erf toe- gangsweg type II	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitrit- constructie	Voorrangskruispunt, bij voor- keur met uitritconstructie	Gelijkwaardig kruis- punt, waar gelijkwaar- digheid niet logisch is of ongewenst voor- rang regelen	Gelijkwaardig kruispunt (voorrang voor bestuur- ders van rechts) eventu- eel met snelheid verla- gende maatregelen (bijv. plateau)
Kruispunt met een regiona- le fietsroute	Gelijkvloers met roton- de of VRI of mid- dengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met rotonde of VRI of middengeleider i.c.m. snel- heidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met roton- de of VRI of met mid- dengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen Eventueel voorrangsre- geling voor fietser	Gelijkvloers eventueel snelheidbeper- kende maatregelen en evt. voorrangsregeling voor fietsen
Kruispunt met een lokale hoofd fietsroute	Ongelijkvloers of roton- de of VRI	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers met mid- dengeleider i.c.m. snelheidbeperkende maatregelen	Gelijkvloers eventueel snelheidbeper- kende maatregelen
Buiten bebouwde kom				
	Gebiedsontsluitingsweg 80	GOW 60 Fiets gescheiden * (wordt alleen toege- past in bestaande situ- aties waar GOW80 of ETW60 niet mogelijk is)	Erftoegangsweg 60 Type I	erftoegangsweg 60 type II
Eigenschappen				
Beschrijving	Gebiedsontsluitingsweg met beperkt aantal aanslui- tingen	Secundaire gebieds- ontsluitingsweg met beperkt aantal aanslui- tingen	Erftoegang met verblijfs- functie en beperkte ver- keersfunctie	Erftoegang met verblijfs- functie
Maximale snelheid	80 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
Maximale intensiteit	20.000 mvt/etmaal	Max 10.000 mvt/et- maal	Max 6.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal

Gebruik	Uitsluitend verkeersfunctie, beperkt erftoegang, mogelijke busroute		Beperkte verkeersfunctie, mogelijke busroute	Uitsluitend erftoegang
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Ontsluitingsroute	Ontsluitingsroute
Inrichting				
Rijbaan	2x1 rijstroken	2x1 rijstroken	Beperkte breedte, mogelijk met doorgetrokken kantmarkering om rijbaanbreedte visueel te beperken	Beperkte breedte, mogelijk met onderbroken kantmarkering om rijbaanbreedte visueel te beperken
Scheiding rijrichtingen	Middenberm of Dubbele middenstrepen	Overrijdbare middenberm, zonder asmarkering	Geen, ook geen asmarkering	Geen, ook geen asmarkering
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt	Asfalt/beton/klinkers	Asfalt/beton/klinkers
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangskruispunten	Gelijkwaardige kruispunten, indien nodig voorrangskruispunten (bijvoorbeeld bij busroute of hoofdfietsroute), maar nooit voorrangsweg	Gelijkwaardige kruispunten
Kruispunten	Beperkt aantal, Gelijkvloers, rotondes of VRI of voorrangskruispunt Ongelijkvloerse kruisingen indien omrijafstanden voor fietsers onacceptabel zijn	Beperkt aantal, Gelijkvloers, rotondes of VRI of voorrangskruispunt	Waar nodig, Gelijkwaardige kruispunten, bij voorkeur met plateau om snelheid te remmen Eventueel rotonde of voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag)	Waar nodig, Gelijkwaardige kruispunten, bij voorkeur met plateau om snelheid te remmen Eventueel voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag)
Snelheidsremmers	Incidenteel, bijvoorbeeld bij oversteekvoorzieningen en bushaltes	Alleen toepassen bij gevaarlijke punten	Fysiek waar nodig	Fysiek waar nodig
Fietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur of vrijliggend (brom)fietspad	Niet op hoofdrijbaan, maar op vrijliggend fietspad (tussenberm minimaal 60 cm)	Op rijbaan, fiets(suggestie)stroken, eventueel fietspaden	Op rijbaan
Bromfietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur of vrijliggend (brom)fietspad	Op vrijliggend (brom)fietspad	Op rijbaan, indien aanwezig op fietspad	Op rijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Op rijbaan indien geen voetgangersruimte aanwezig	Op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers of gelijkvloers (rotonde of VRI) eventueel middenopstelplaats	Gelijkvloers, bij voorkeur met middenopstelplaats	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet, uitgezonderd parkeerhavens	Niet, of buiten de rijbaan	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan of aanliggend
Bushaltes	Incidenteel, alleen in haven	Mogelijk, alleen in haven	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan
Pechvoorzieningen	Pechstrook of - haven	Naast rijbaan in berijdbare berm	Op rijbaan of berijdbare berm	Op rijbaan
Obstakelvrije zone	6,00 meter (minimaal 4,50 meter)	2,50 meter	Bij voorkeur 2,00 meter	Bij voorkeur 2,00 meter
Bewegwijzering	Altijd aanwezig inclusief voorbewegwijzering	Eventueel bewegwijzering, straatnamen	Eventueel bewegwijzering, straatnamen	Straatnamen
Kantstrepen	Onderbroken 3-3 (0,15)	Onderbroken 1-3 (0,10)	Kantmarkeringen Bij fietssuggestiestrook: 1-1 (0,10) Bij vrijliggend fietspad: 1-3 (0,10) Als visuele versmalling 1-3 (0,10)	Bij voorkeur geen markeringen, kantstrepen mogelijk bij verharding van 4,50 meter of meer.
Kruispunten/aansluitingen				
Kruising met een stroomweg	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	n.v.t.	n.v.t.
Kruispunt met een gebiedsontsluitingsweg 80	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	n.v.t.

Kruispunt met een gebiedsontsluitingsweg 60	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Voorrangskruispunt
Kruispunt met een erftoegangsweg type I	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en/of snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrangsregeling	Gelijkvloers eventueel met voorrangsregeling, eventueel met snelheidsremmers
Kruispunt met een erftoegangsweg type II	n.v.t.	Voorrangskruispunt	Gelijkvloers eventueel met voorrangsregeling, eventueel met snelheidsremmers	Gelijkwaardig kruispunt eventueel met snelheidsremmers
Kruispunt met een primaire fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of voorrangskruispunt met VRI	Ongelijkvloers of voorrangskruispunt met snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Kruispunt met een recreatieve fietsroute	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Kruispunt met een openbaar vervoerbaan	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of geregeld	Ongelijkvloers of geregeld

BIJLAGEN

Bijlage 1: Maatregelenlijst

Bijlage 2: Inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën

Bijlage 3: Uitkomsten van de Participatiesessies

Uitkomsten online Peiling

Samenvatting bijeenkomst raadsleden

Samenvatting Bijeenkomst belanghebbendenorganisaties

Samenvatting participatieavond 28 februari 2023

Bijlage 4: Kaderdocument