



Wegcategorisering HHSK

*plan voor een duurzaam veilige
categorisering van waterschaps-
wegen in de Krimpenerwaard*

In ontwerp vastgesteld door College van Dijkgraaf en Hoogheemraden op 15 februari 2011

Door de Verenigde Vergadering definitief vastgesteld op 29 juni 2011

Status Definitief
Versie 3.0

Rotterdam, 27 april 2011

Colofon

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Postbus 4059
3006 AB Rotterdam
010 – 453 72 00
www.hhsk.nl

In opdracht van	R.J. Vogelezang
Auteur	M.H. Guichelaar
(Eind)redactie	A. Pagnillo
Kaarten	B. Kropf
Overig	Willem Bruins en Ivar Eenink (stagiaires Verkeerskunde NHTV, Breda) welke de basis hebben gelegd voor dit rapport

Samenvatting

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) heeft in het deelgebied Krimpenerwaard circa 170 kilometer weg buiten de bebouwde kom in beheer. In het kader van Duurzaam Veilig moeten alle wegen gecategoriseerd zijn. De bestaande categorisering (1998) is verouderd door veranderingen in het verkeer en wijzigingen in de inrichting. Doelstelling van dit plan is te komen tot een optimale categorisering voor de wegen van HHSK uitgaande van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. De categorisering moet dienen als basis voor een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet en als uitgangspunt voor prioriteitsstellingen in het dagelijks beheer.

Uitgangspunten voor de categorisering zijn gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig te weten functionaliteit, homogeniteit, voorspelbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning. Daarnaast speelt de functie van een weg een rol. Hierbij wordt onderscheidt gemaakt in de verkeersfunctie (stromen en uitwisselen) en de verblijfsfunctie. Op grond van deze uitgangspunten zijn de volgende wegcategorieën mogelijk:

- Stroomweg (SW): heeft als doel om grote hoeveelheden verkeer in een korte tijd met hoge snelheid in eenzelfde richting te verplaatsen (stromen). Het betreft hier de snelwegen en de belangrijkste provinciale wegen;
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW): heeft als doel om wegen van lagere orde (ETW) te verbinden met wegen van een hogere orde (SW) en vice versa. Op wegvakken is de functie stromen en op kruispunten is de functie uitwisselen. Het gaat hier met name om de provinciale wegen (bijvoorbeeld N210 en N207);
- Erftoegangsweg (ETW): heeft als doel om erven bereikbaar te maken voor bewoners en bezoekers. De verkeersfunctie van deze wegen is uitwisselen. De wegen bevinden zich uitsluitend in verblijfsgebieden.

Dit wegtype is onderverdeeld in twee subcategorieën:

- ETW-1: erftoegangsweg met verzamelfunctie;
- ETW-2: erftoegangsweg met overwegend verblijfsfunctie.

Naast de principes van Duurzaam Veilig hanteert HHSK de volgende uitgangspunten voor de categorisering:

- Alle kernen moeten door middel van een GOW ontsloten zijn.
- Vrachtverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van een GOW.
- Het fietsverkeer moet waar mogelijk worden gestimuleerd en gefaciliteerd.
- Wegen, die hoofdzakelijk voor agrarische doeleinden gebruikt worden, worden gesloten verklaard met uitzondering van landbouwverkeer.
- Fietsverkeer en landbouwverkeer moet zo veel mogelijk van elkaar gescheiden zijn.
- De landelijke uitstraling moet in de Krimpenerwaard zoveel mogelijk behouden blijven.

Om de wegen te kunnen categoriseren is eerst de huidige situatie in beeld gebracht. Beschreven zijn de kenmerken van het gebied en de inrichting, functie en het gebruik van de wegen door de verschillende verkeersstromen. Om in te spelen op de toekomstige situatie zijn de belangrijkste ontwikkelingen beschreven, zodat het plan voor langere tijd bruikbaar is. Op basis van de visie van HHSK en de genoemde kenmerken is een viertal subcategorisering van de wegen opgesteld. Door deze subcategorisering met elkaar te vergelijken kan voor een groot deel van de wegen een definitieve wegcategorie worden vastgesteld. Voor de overblijvende, zogenaamde discussiewegen, is een definitieve categorie vastgesteld op grond van een nadere analyse van deze wegvakken.

De wegcategoryering moet verder worden uitgewerkt door van ieder wegtype de inrichting te bepalen. Uitgangspunten hierbij zijn de inrichtingsprincipes conform Duurzaam Veilig, de bijbehorende Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK) en de inrichtingsnormen en eisen

op grond van CROW-publicaties¹. Deze aangevuld met uitgangspunten die HHSK hanteert voor de inrichting van haar wegen.

Op grond van deze uitgangspunten zijn voor iedere wegcategorie één of meerdere varianten bepaald met basiseisen voor de weginrichting. Hierin zijn uitspraken gedaan over onder andere wegbreedte, snelheidsremmende maatregelen, markering en voorrang. Eén van deze varianten is vervolgens aan ieder wegvak toegekend.

In onderstaande tabel zijn de verschillende inrichtingsvarianten welke door HHSK worden gehanteerd weergegeven.

Wegcategorie	Inrichtingsvariant	Belangrijkste onderscheidend kenmerk
GOW	Variant 1	Gescheiden rijbanen, maximumsnelheid 80 km/u
ETW-1	Variant 1	Fietssuggestiestroken in rood asfalt
	Variant 2	Fietssuggestiestroken
	Variant 3	Kantmarkering
ETW-2	Standaard	Geen markering
	Gesloten	Gesloten verklaard voor gemotoriseerd verkeer
Fietspad	Landbouw	(Brom)fietspad waar landbouwverkeer op is toegestaan, wisselplaatsen
	Utilitair	(Brom)fietspad
	Recreatief	Uitsluitend fietspad

¹ De CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) biedt technische en specialistische kennis aan in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen. Deze worden in boekvorm (zogenaamde publicaties) uitgegeven.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doelstelling categoriseringsplan	6
1.3 Wettelijk kader en werkingssfeer	6
1.4 Vaststelling	7
1.5 Leeswijzer	7
2 Beleidsuitgangspunten	9
2.1 Duurzaam Veilig	9
2.2 Uitgangspunten HHSK voor categorisering	11
3 Huidige situatie	12
3.1 Typering werkgebied	12
3.2 Fysieke kenmerken wegen	12
3.3 Huidig categoriseringsplan	13
3.4 Huidige wegindeling	13
3.5 Huidige weginrichting	14
3.6 Intensiteiten en snelheid	15
3.7 Verkeersstromen	15
3.8 Functies	16
3.9 Ruimtelijke ontwikkelingen	17
4 Herziene weg categorisering	19
4.1 Subcategorisering op basis van inventarisatie	19
4.2 Discussiewegen	20
4.3 Categorisering discussiewegen	21
4.4 Uitkomsten herziene categorisering	30
5 Implementatie	31
5.1 Landelijke uitgangspunten weginrichting	31
5.2 Uitgangspunten weginrichting HHSK	34
5.3 Inrichtingsvarianten wegen HHSK	36
5.4 Toedeling inrichtingsvarianten	39
5.5 Uitvoering	39
Bijlage 1 – Begrippen en afkortingen	42
Bijlage 2 – Basisgegevens wegvakken	44
Bijlage 3 – Duurzaam Veilig	49
Bijlage 4 – Intensiteiten per weg	51
Bijlage 5 – Categorisering per wegvak	54

Kaarten

Kaart 1 – Overzichtsk kaart wegen HHSK

Kaart 2 – Huidige categorisering

Kaart 3 – Intensiteiten

Kaart 4 – Verkeersstromen

Kaart 5 – Wegfuncties

Kaart 6 – Discussiewegen

Kaart 7 – Definitieve categorisering

Kaart 8 – Inrichtingsvarianten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) is in de Krimpenerwaard beheerder van 170 kilometer weg buiten de bebouwde kom. Tot enige tijd geleden heeft HHSK zich als wegbeheerder voornamelijk bezighouden met het uitvoeren van dagelijks beheer van haar wegen. Door veranderingen in landelijke richtlijnen aangaande wegbeheer, de wens om transparanter te opereren en het eigen beleid beter te verankeren, is HHSK zich meer gaan bezighouden met visievorming en beleid op de wegentaak. Voor bijvoorbeeld waterveiligheid is het normstelsel wettelijk vastgelegd, voor wegen ontbreekt dit kader. Voor de wegbeheerder biedt een categoriseringsplan een belangrijke basis om het beleid en de uitvoering daarvan op te funderen.

In 1998 is er eerste categoriseringsplan gemaakt voor de wegen in de Krimpenerwaard. Dit plan is ontworpen met de wegkenmerken als uitgangspunt. Er is hierbij in mindere mate rekening gehouden met de wegfunctie en verkeersstromen. Alle wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) buiten de bebouwde kom (BUBEKO). Tijdens de eerste fase van Duurzaam Veilig heeft HHSK de sobere inrichting van zone-60-wegen uitgevoerd. Tijdens de tweede fase zijn niet alle wegen ingericht conform de richtlijnen van het CROW aangaande ETW-1 of ETW-2. Sinds 1998 zijn de functies (subcategorisering) van de wegen deels veranderd en zijn de intensiteiten sterk toegenomen.

1.2 Doelstelling categoriseringsplan

Als basis van dit categoriseringsplan gelden landelijk aanvaarde afspraken en richtlijnen, zoals Duurzaam Veilig en CROW-publicaties¹. In het plan is vastgelegd hoe deze worden toegepast bij HHSK en op welke punten en om welke reden hiervan wordt afgeweken. Het plan geeft hiermee richting aan het beleid van HHSK omtrent de inrichting en beheer van haar wegen.

Het doel van wegcategory is het creëren van een logische hiërarchische opbouw van infrastructuur. Dit wordt bereikt door alle wegen een functie toe te kennen op basis van intensiteiten en gebruik en op grond daarvan een categorie aan ieder wegvak toe te kennen. Uiteindelijk moeten alle wegen gecategoriseerd zijn. Deze worden weergegeven in een categoriseringsplan. Hierbij hoort een maatregelenpakket dat leidraad is voor de inrichting van de wegen.

Doelstelling van dit plan is te komen tot een optimale categorisering voor de wegen van HHSK uitgaande van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. De categorisering moet vervolgens dienen als basis om het wegennet in de Krimpenerwaard zo (duurzaam) veilig mogelijk in te richten.

Daarnaast is de wegcategory het uitgangspunt voor prioriteitsstellingen in het dagelijks beheer. De inspectiefrequentie wordt afgestemd op de categorie, evenals de urgentie van te strooien wegen bij gladheid. Tevens dient de intensiteit en het tijdstip van onderhoud en dagelijks beheer te worden afgestemd op de categorie.

1.3 Wettelijk kader en werkingsfeer

Het hebben van een wegcategory is niet wettelijk verplicht. Wel heeft iedere wegbeheerder zich in december 1997 aan de doelstelling van Duurzaam Veilig, namelijk het

¹ De CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) biedt technische en specialistische kennis aan in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen. Deze worden in boekvorm (zogenaamde publicaties) uitgegeven.

voorkomen van (ernstige) ongevallen, verbonden door de ondertekening van het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig door diverse koepelorganisaties waaronder de Unie van Waterschappen. Naast het convenant Duurzaam Veilig zijn er diverse CROW-publicaties die als richtlijn voor de wegbeheerder gelden. Bij gerechtelijke procedures kunnen deze CROW-richtlijnen een rol spelen. Deze richtlijnen worden immers gebruikt bij de inspectie, aanleg en reconstructie van de wegen op basis van de wegcategory.

Dit wegcategoryeringsplan geldt als visiedocument van HHSK voor de inrichting en reconstructie van zijn wegen. Tevens geldt het plan als toetsingskader voor externe ontwikkelingen. De in het plan beschreven (technische) normen gelden als uitgangspunt. Afwijking daarvan is mogelijk op voorwaarde dat dit wordt gemotiveerd.

Voor het aanpassen en reconstrueren van wegen blijven uiteraard wettelijke procedures van kracht. Deze zijn vastgelegd in de wegenverkeerswetgeving, onder meer in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens [RVV 1990] en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer [BABW]. Door middel van het nemen van een verkeersbesluit kan de wegbeheerder een bepaald verkeerssteken plaatsen, wijzigen of intrekken of een bepaalde fysieke maatregel treffen. Voor het treffen van een fysieke maatregel is alleen een verkeersbesluit nodig als deze leidt tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg(gedeelte) gebruik kan maken. Tegen het nemen van verkeersbesluiten kan door belanghebbenden bezwaar gemaakt worden.

HHSK zal bij de herinrichting van wegen bewoners en medeoverheden tijdig betrekken.

1.4 Vaststelling

Het ontwerprapport heeft van 4 maart tot en met 15 april 2011 ter inzage gelegen op het hoofdkantoor van HHSK, Maasboulevard 123. Tevens waren de stukken op de website van HHSK, www.hhsk.nl te downloaden.

Aangezien het hoogheemraadschap hecht aan de mening van de aansluitende wegbeheerders, de politie en hulpdiensten zijn deze partijen middels een brief verzocht om op het ontwerp te reageren. In totaal zijn een vijftal formele reacties binnengekomen op het ontwerpplan. De zienswijzen zijn met name gericht op de weginrichting welke op basis van de landelijke richtlijnen volgt uit de gekozen wegcategory. De zienswijzen en de reactie hierop van HHSK zijn verwerkt in een nota van beantwoording.

De definitieve versie van het rapport en de nota van beantwoording zijn vastgesteld door het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard in haar vergadering van 29 juni 2011.

1.5 Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is gelijk aan de volgorde van de uitgevoerde onderzoeken en onderwerpen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten voor wegcategoryering zoals deze landelijk worden gehanteerd en welke aanvullende uitgangspunten door HHSK worden gesteld.

Hoofdstuk 3 geeft een algemeen inzicht van het onderzoeksgebied en beschrijft de huidige functie, inrichting en gebruik van de wegen. Tevens zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen beschreven.

In hoofdstuk 4 is de categorisering van de wegen beschreven. Hierbij zijn in eerste instantie vier subcategoryeringen gemaakt. Op grond hiervan is een definitieve categorie voor ieder wegvak bepaald. Voor een aantal wegen is hiervoor eerst een nadere afweging gemaakt in de paragraaf discussiewegen.

Het laatste hoofdstuk behandelt de inrichting van de wegen. Hierin worden de landelijke eisen en richtlijnen beschreven aangevuld met die van HHSK. Deze resulteren in diverse inrichtingsvarianten per wegcategorie.

In **bijlage 1** is een lijst te vinden met begrippen en afkortingen.

In **bijlage 2** is een overzicht te vinden van alle wegvakken met de belangrijkste gegevens, zoals wegvaknummers en wegnamen.

Kaart 1 is een overzichtskaart van de wegen die HHSK in beheer heeft. Op de kaart zijn onder andere de benaming en weg(vak)nummers te vinden.

2 Beleidsuitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen zoals ze landelijk gelden (Duurzaam Veilig) en hoe HHSK deze in haar beheergebied wil toepassen. Dit laatste is een nadere uitwerking of nuancering van het landelijk beleid. In enkele gevallen zijn de uitgangspunten van HHSK afwijkend. De reden hiervoor is de eigenheid van de Krimpenerwaard (grondslag, inrichting, landschap, grondgebruik), waardoor de landelijke richtlijnen niet kunnen worden toegepast.

2.1 Duurzaam Veilig

In de jaren '90 is het concept Duurzaam Veilig ontwikkeld, met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. In plaats van een reactieve aanpak van verkeersveiligheid is er gekozen voor een proactieve aanpak van verkeers(on)veiligheid. In **bijlage 3** is over het onderwerp Duurzaam Veilig extra achtergrondinformatie opgenomen.

De algemene principes van Duurzaam Veilig zijn:

- Functionaliteit (van het wegennet)
- Homogeniteit (van het verkeer)
- Voorspelbaarheid (van verkeersgedrag)
- Vergevingsgezindheid (van de weg en van de weggebruiker)
- Statusonderkenning (door weggebruiker, het erkennen van verminderde bekwaamheid om deel te nemen aan het verkeer door bijvoorbeeld alcohol)

2.1.1 Wegfunctie

Duurzaam Veilig onderscheidt de verkeers- en verblijfsfunctie van de wegen.

Verkeersfunctie

De verkeersfunctie (mate waarin een weg gebruikt wordt voor de afwikkeling van verkeer) maakt doelgerichte en gelijkmatige verplaatsing van voertuigen met dezelfde richting en massa mogelijk. Binnen de verkeersfunctie worden er twee verkeerssoorten onderscheiden:

- Stromen: Deze vorm van verkeer is het deel dat zich doelgericht verplaatst met een gemiddeld constante hoge snelheid zonder enige bestemming te hebben op of langs de betreffende weg.
- Uitwisselen: Deze vorm van verkeer is het deel dat zich doelgericht verplaatst met wisselende snelheid en richting met mogelijke bestemmingen langs de betreffende weg. Hieronder valt ook het verzamelen, verdelen en kruisen van het verkeer. Ook manoeuvres als vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen past bij deze verkeersvorm.

Verblijfsfunctie

Deze functie maakt het mogelijk voor zowel bewoners als bezoekers om gebruik te maken van de weg om de betreffende erven te bereiken. Ook wordt de weg gebruikt om te parkeren, spelen, enz. De verkeersfunctie in een verblijfsgebied is nagenoeg altijd uitwisselen.

2.1.2 Wegcategorieën

De verkeersfuncties worden vertaald naar de volgende wegcategorieën: stroomweg (SW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW).

Wegcategorie	Verkeersfunctie	
	Wegvak	Kruispunt
SW	Stromen	
GOW	Stromen	Uitwisselen
ETW	Uitwisselen	

Verkeersfunctie per wegcategorie

Stroomweg

Stroomwegen hebben als doel om grote hoeveelheden verkeer in een korte tijd met hoge snelheid in eenzelfde richting te verplaatsen (stromen). Langzaam- en landbouwverkeer zijn verboden op deze categorie weg. Het betreft hier de snelwegen en belangrijkste provinciale wegen. In de Krimpenerwaard is dit wegtype niet aanwezig.

Gebiedsontsluitingsweg

Dit type weg heeft als doel om wegen van lagere orde (ETW) te verbinden met wegen van een hogere orde (SW) en vice versa. De functie van een GOW kan zowel stromen als uitwisselen zijn. Deze functies worden (voornamelijk) van elkaar gescheiden. Op wegvakken is de functie stromen en op kruispunten is de functie uitwisselen. Het gaat hier met name om de provinciale wegen. In de Krimpenerwaard gaat het om onder andere de N210 en N207.

Erftoegangsweg

Een ETW heeft als doel om erven bereikbaar te maken voor bewoners en bezoekers. De verkeersfunctie van deze wegen is uitwisselen. Dit wegtype bevindt zich uitsluitend in verblijfsgebieden. Alle verschillende verkeersdeelnemers kunnen gebruik maken van deze weg. Het overgrote deel van de wegen van HHSK vallen in deze categorie.

De erftoegangswegen zijn onderverdeeld in twee subcategorieën:

- ETW-1: erftoegangsweg met verzamel functie. Dit wil zeggen dat er verkeer van deze weg gebruik maakt, zonder een bestemming langs deze weg te hebben. Het verkeer moet gebruik maken van de weg om op het bovenliggend wegennet te komen;
- ETW-2: erftoegangsweg met overwegend verblijfsfunctie. Dit wil zeggen dat er overwegend verkeer van de weg gebruik maakt dat een bestemming heeft langs deze weg.

2.1.3 Inrichting

Binnen Duurzaam Veilig kunnen er, op basis van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, een aantal functionele eisen worden gesteld aan netwerk, route, wegvak, kruispunt en overgang. De CROW omschrijft de functionele eisen als volgt:

1. Realisatie van zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden;
2. Minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen;
3. Ritten zo kort mogelijk maken;
4. Kortste en veiligste route samen laten vallen;
5. Zoekgedrag vermijden;
6. Wegcategorieën herkenbaar maken;
7. Aantal verkeersoplossingen beperken en uniformeren;
8. Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer;
9. Conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer;
10. Scheiden van voertuigsoorten;
11. Snelheid reduceren op potentiële conflictpunten;
12. Vermijden van obstakels langs de rijbaan.

Deze verschillende eisen worden binnen Duurzaam Veilig onder andere toegepast op de inrichting van wegvakken. Door deze uniforme inrichting weet de weggebruiker te allen tijde met welk type weg ze te maken heeft en welk gedrag wordt verwacht. Bij een uniforme inrichting worden essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) gebruikt. Hiermee wordt de categorie weg duidelijk gemaakt met de daarbij behorende maximumsnelheid. Een uniforme inrichting met behulp van EHK zorgt voor herkenbaarheid en daarmee voor voorspelbaar gedrag. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid verhoogd. Voor ieder wegtype zijn kenmerken afgesproken voor onder andere belijning, rijbaanscheiding, snelheid en voorrang.

2.2 Uitgangspunten HHSK voor categorisering

In deze paragraaf zijn de uitgangspunten van HHSK opgenomen ten aanzien van de wegcategory. Deze visie is gebaseerd op de landelijke en provinciale richtlijnen.

Ontsluiting kernen

=> Dorps- en stadskernen worden door een GOW ontsloten.

Dit uitgangspunt is gebaseerd op de Kerntypetheorie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Deze theorie geeft de wijze van minimale ontsluiting per type kern aan. Grote kernen door een SW. Gemiddelde kernen door minimaal een GOW maar gewenst een SW. Kleine kernen ook door minimaal een GOW. Zeer kleine kernen (zoals Vlist) minimaal een ETW-1. GOW zorgen voor een verbeterde doorstroming en dus een verbeterde bereikbaarheid van alle kernen. Ook de hulpdiensten zullen in geval van nood de plaats van bestemming sneller kunnen bereiken.

Vrachtverkeer

=> Vrachtverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van een GOW.

Vrachtverkeer is door haar grootte en gewicht niet geschikt om gebruik te maken van de relatief smalle wegen in de Krimpenerwaard. De draagkracht en inrichting is onvoldoende om deze verkeersstroom te kunnen verwerken. De wegen die een belangrijke functie hebben voor het vrachtverkeer moeten hierop zijn berekend. Indien de hoeveelheid vrachtverkeer groter is dan 5% van het totale verkeer is minimaal een ETW-1 gewenst en bij voorkeur een GOW.

Langzaam verkeer

=> Het fietsverkeer moet waar mogelijk worden gestimuleerd en gefaciliteerd.

Het is van belang om de fietsers zo veel mogelijk te voorzien van een eigen plek. Dit kan door fietsvoorzieningen op de weg aan te brengen of het realiseren van vrijliggende fietspaden.

Deze visie komt uit het Fietspadenplan van de provincie Zuid Holland (2008), waarin wordt getracht om het fietsgebruik stimuleren en faciliteren.

Bij intensiteiten hoger dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) zijn fietsstroken gewenst en bij intensiteiten hoger dan 6.000 mvt/etm vrijliggende fietspaden. HHSK houdt zich hier zoveel mogelijk aan, maar wordt beperkt door ruimtegebrek of te hoge kosten.

Landbouwverkeer

=> Wegen, die hoofdzakelijk voor agrarische doeleinden worden gebruikt, mogen alleen worden gebruikt door landbouwverkeer.

In de Krimpenerwaard vinden veel agrarische activiteiten plaats. Om homogeniteit van het wegverkeer te bevorderen, dient landbouwverkeer zoveel mogelijk gescheiden te worden van het overige verkeer. Op de wegen met deze functie wordt daarom zoveel mogelijk verkeer geweerd door een geslotenverklaring.

Combinatie fietsverkeer en landbouwverkeer

=> Fietsverkeer en landbouwverkeer moet zo mogelijk worden gescheiden.

Vanuit het speerpunt homogeniteit van wegverkeer is het niet gewenst om landbouwverkeer en langzaam verkeer op één weg te combineren. Het wensbeeld voor wegen waar deze verkeersstromen elkaar treffen is het weren van één van de stromen. Deze verkeersstroom moet dan elders worden voorzien.

3 Huidige situatie

Het vertrekpunt voor een categoriseringsplan van de wegen is de huidige situatie van het werkgebied en de aanwezige verkeersstromen. Om de categorisering houdbaar te laten zijn voor meerdere jaren, dienen ruimtelijke ontwikkelingen die gevolgen hebben voor verkeersstromen in beeld te worden gebracht. Wat de huidige en mogelijk toekomstige situatie is, komt in dit hoofdstuk aan de orde.

3.1 Typering werkgebied

HHSK beheert alleen wegen in het deelgebied Krimpenerwaard. Het betreft (bijna) alle wegen buiten de bebouwde kom met uitzondering van de provinciale wegen. Het gebied ligt aan de oostkant van de stedelijke agglomeratie van Rotterdam en ten zuiden van Gouda. Binnen de Krimpenerwaard zijn naast het hoogheemraadschap wegen in beheer bij de provincie Zuid-Holland en de zes gemeenten. Het beheer van wegen bestaat naast het asfaltonderhoud uit het beheer van wegbruggen, duikers, wegsloten en bermen inclusief het groen, zoals bomen, struiken en hakhout.

De ondergrond bestaat voornamelijk uit veen, met een smalle strook klei langs de Lek. Het landschap wordt gedomineerd door het typische slagenlandschap van smalle rechte percelen met tussen liggende (brede) watergangen. De percelen bestaan vooral uit grasland. De belangrijkste vorm van agrarische activiteiten is melkvee (veeteelt). In de zuidwesthoek is een aantal grotere recreatiegebieden gelegen dat gedeeltelijk uit bos bestaat.

De hoofdzakelijk smalle wegen en bermen in de Krimpenerwaard hebben veelal een karakteristieke, cultuurhistorische oorsprong als basis van waaruit de ontginning van het gebied plaatsvond. De fundering van de wegen is gebaseerd op het toenmalige gebruik met lichte vervoermiddelen. Daar waar de wegen niet voorzien zijn van een deugdelijke fundering is de onderhoudsfrequentie hoog.

De cultuurhistorie is terug te vinden in de tracés en in de aanwezigheid van karakteristieke bebouwing en lijnbeplantingen van knotwilgen en hakhout. De wegen vormen daardoor veelal een scherpe lijn in het landschap met sterke contrasten in het ruimtelijke beeld. Deze landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden van de wegen en de directe omgeving bepalen onder andere de hoge recreatieve waarde van het gebied.

3.2 Fysieke kenmerken wegen

HHSK heeft regelmatig te maken met de fysieke beperkingen van haar wegen. De wegen zijn smal met obstakels aan beide zijden van de weg. Obstakels kunnen erven, woningen, bomen, watergangen en dergelijke zijn. Niet alleen de breedte van de weg, maar ook de beperkte draagkracht van de veengrond waarop de wegen zijn gelegen is een beperking.

In Nederland geldt een maximum gewicht op de wegen van 50 ton (T) (dit is de som van alle aslasten van het voertuig). Aangezien de wegen in de Krimpenerwaard zijn aangelegd op zachte veengronden, kunnen de wegen dit gewicht niet dragen. Op de wegen in de Krimpenerwaard is het maximaal toegestane totaalgewicht 15 T. De dijkwegen (langs de rivieren) zijn hierop een uitzondering, hier geldt geen gewichtsbepanking.

Voor de wegbreedtes hebben invloed op de uiteindelijke categorisering. Duurzaam Veilig stelt namelijk minimale wegbreedtes voor de categorieën. Niet alle wegen kunnen aan deze minimale breedte voldoen.

Om een weg Duurzaam Veilig in te richten, is een minimale wegbreedte van 2,5 m vereist. Dit is in de Krimpenerwaard niet altijd mogelijk. De meeste wegen waarbij dit het geval is, zijn gesloten verklaard en worden voornamelijk voor landbouwdoeleinden gebruikt. Het betreft voornamelijk onverharde wegen die soms doodlopend zijn.

Wegen tussen de 3,0 m en 5,0 m vormen veelal de verbindende schakels tussen de kernen. Met name de wegen op de primaire waterkeringen zijn breder dan 5,0 m. Daarnaast zijn de verbindende schakels tussen de kernen en de provinciale wegen breder dan 5,0 m, zoals de Zuidbroekse Opweg, Kerkweg (Ouderkerk) gedeeltelijk en Capellelaan.

3.3 Huidig categoriseringsplan

In 1998 is als eerste stap naar een Duurzaam Veilig wegennet het huidig categoriseringsplan gemaakt door het toenmalige Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard. Bijna alle wegen zijn in dit categoriseringsplan opgenomen. Niet opgenomen zijn groenkades, onverharde wegen en een groot aantal van de solitaire fietspaden. Alle wegen van HHSK zijn gecategoriseerd als verkeersluwe erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (ETW-BUBEKO). Deze categorie is onderverdeeld in de volgende twee subcategorieën:

- Verkeersluwe wegen met een belangrijke verzamelfunctie (ETW-1)
- Verkeersluwe wegen met een overwegende verblijfsfunctie (ETW-2)

Bij deze subcategorisering van de wegen is voornamelijk uitgegaan van de toenmalige intensiteiten, busroutes, fietsvoorzieningen en wegbreedtes. Er is in mindere mate rekening gehouden met een wensbeeld vanuit het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard.

De ETW-1 hebben een hogere intensiteit (>1.500 mvt/etm), waar mogelijk zijn er aparte fietsvoorzieningen en in enkele gevallen is er is openbaar vervoer op deze wegen. Ze zijn bedoeld om het verkeer te bundelen en deze naar het bovenliggend wegennet te brengen.

De ETW-2 hebben een lage intensiteit en er zijn geen aparte fietsvoorzieningen. Al het verkeer is gemengd op de weg aanwezig. Deze wegen hebben een smal profiel.

Kaart 2 geeft een overzicht weer van het huidige categoriseringsplan.

3.4 Huidige wegindeling

Om een enigszins gedifferentieerd beheer te kunnen voeren, heeft HHSK zijn wegen onderverdeeld op basis van breedte en gebruik (zie **kaart 1**). De onderverdeling volgt op hoofdlijnen uit de categorisering. Het betreft de volgende wegtypes:

Wegtype A, 5,0 m en breder

Het betreft hier wegen welke een belangrijke ontsluitingsmogelijkheid vormen voor de kernen in het beheersgebied. Vaak betreft het de enige mogelijkheid om vanuit de kern op een weg van een hogere categorie te komen. In het beheersgebied gaat het hoofdzakelijk om de wegen op de primaire waterkeringen. De wegen zijn breder dan 5,0 m en hebben twee rijstroken. De verkeersintensiteit is relatief hoog te noemen (>6.000 mvt/etm). De verharding bestaat uit een gesloten asfaltdek. Er geldt voor deze wegen geen gewichtsbepanking. Het snelheidsregime is 60 km/u.

Wegtype B, 3,0 – 5,0 m breed

Dit wegtype wordt gevormd door de wegen die het achterliggende gebied met de kernen verbindt. Voor een deel gaat het ook om de verbindingen tussen wegen van het wegtype A. De wegen zijn tussen de 3,0 en 5,0 m breed. De wegen hebben één rijbaan. Daar waar de wegen te smal zijn kan tegengesteld verkeer elkaar op zogenaamde wisselplaatsen passeren. De verharding bestaat uit een gesloten asfaltdek. Voor deze wegen geldt een gewichtsbepanking van 15 ton en een snelheidsregime van 60 km per uur.

Wegtype C, 2,5 – 3,0 m breed

Dit wegtype betreft gedeeltelijke wegen die het achterliggende gebied met de kernen verbindt. Voor een deel betreft het wegen die agrarische percelen ontsluiten en tevens een belangrijke functie hebben voor het recreatieve fietsverkeer. De meeste van deze laatste genoemde wegen zijn gesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van landbouwverkeer. De wegen hebben één rijbaan. Tegengesteld verkeer kan elkaar alleen passeren op wisselplaatsen. De verharding bestaat uit een gesloten asfaltdek. Op een aantal wegen bestaat de verharding uit twee smalle stroken asfalt, de zogenaamde

tweesporenpaden. Voor de wegen in deze groep geldt een gewichtsbepanking van 15 T en een snelheidsregime van 60 km/u.

Wegtype D, Onverharde weg

Het betreft hier wegen die gebruikt worden voor de ontsluiting van agrarische percelen. Over het algemeen zijn het doodlopende wegen. De wegen hebben één rijbaan en zijn zo smal dat tegengesteld verkeer elkaar alleen kan passeren op wisselplaatsen. De verharding bestaat uit twee rijsporen welke semi-verhard zijn met lavasteen of gebroken puin. Voor deze wegen geldt een gewichtsbepanking van 15 ton en een snelheidsregime van 60 km per uur. De wegen zijn gesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van landbouwverkeer.

Wegtype E, Fietspaden

Dit wegtype betreft de utilitaire en recreatieve fietspaden. De fietspaden ontsluiten in zeer beperkte mate percelen. Wel wordt een deel van de fietspaden (intensief) door agrarisch verkeer gebruikt. Dit is toegestaan middels onderborden. De breedte van de fietspaden is divers en varieert van 1,5 m tot 3,0 m. De verharding bestaat uit een gesloten asfaltdek.

Wegtype F, Groenkaden / Voetpaden

Dit wegtype omvat een aantal (polder)kaden waarop een openbaar voetpad is gelegen. De paden zijn onverhard.

3.5 Huidige weginrichting

Het categoriseringsplan uit 1998 is geïmplementeerd in het gebied met als uitgangspunt het sober inrichten van zone-60-wegen. Het was niet de bedoeling om tal van snelheidsremmende maatregelen te realiseren. Aanwezige bruggen en duikers zijn als snelheidsremmer gebruikt door deze te voorzien van drempelmarkering. Daarnaast zijn diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verhogen. Dit zijn onder andere kruispuntmaatregelen, wegvakmaatregelen en portaalborden bij de bebouwde komgrenzen en overgangen naar een andere maximumsnelheid.

Markering

Op de meeste wegen is de as-markering verwijderd en vervangen door kantmarkering of is er geen markering teruggekomen.

Kruispuntmaatregelen

De meest uitgevoerde kruispuntmaatregelen zijn plateaus. Deze maatregelen zijn ingezet om de snelheden op conflictpunten zo laag mogelijk te houden. Niet alle geplande kruispuntmaatregelen zijn uitgevoerd.

Poorten

Om het attentieniveau van de weggebruikers te verhogen zijn er bij de grenzen van de bebouwde kommen en bij de overgang naar een andere maximumsnelheid overgangen van BIBEKO naar BUBEKO en van GOW naar ETW poortconstructies gemaakt. Nagenoeg alle poortconstructies zijn gerealiseerd, maar deze zijn niet uniform ingericht. In slechts enkele gevallen is de poortconstructie ook als snelheidsremmende maatregel uitgevoerd.

Wegvakmaatregelen

Bij deze maatregelen is veel gebruik gemaakt van bestaande elementen, zoals bruggen die gebruikt worden als drempel. Verder zijn belijning, bochtreflectorpalen, grasbetonstenen en plateaus toegepast. Niet alle wegvakmaatregelen zijn gerealiseerd. Met name de belijning is op diverse wegen nog niet conform Duurzaam Veilig uitgevoerd.

3.6 Intensiteiten en snelheid

De hoeveelheid verkeer die van een bepaald wegvak gebruik maakt, is mede bepalend voor de categorie die aan het wegvak wordt toegekend. Op grond van de intensiteit kan de volgende onderverdeling worden gemaakt:

Wegcategorie	intensiteit (mvt/etm)
GOW	> 6.000
ETW-1	6.000-1.500
ETW-2	<1.500

Bijna alle verkeersintensiteiten van de belangrijke wegen zijn bekend. De gegevens volgen uit verkeerstellingen die door HHSK zijn uitgevoerd in de afgelopen jaren. Voor de ontbrekende gegevens is een schatting gemaakt van de intensiteiten. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens van aangrenzende wegen. De geschatte intensiteit is zo gekozen dat ze er geen discussie uit voortkomt voor wat betreft de wegcategorie.

Op een drietal wegen na (IJsseldijk, IJsseldijk West, Veerstablok) zijn alle intensiteiten op de waterschapswegen in de Krimpenerwaard onder de 6.000 mvt/etm.

De snelheden (V85¹) lopen uiteen van 52 km/u tot 74 km/u. Van de totaal 26 bekende V85-waarden zijn er 16 die boven de 60 km/uur liggen. De maximumsnelheid wordt klaarblijkelijk regelmatig overschreden.

In **bijlage 4** zijn de intensiteiten en de V85 per wegvak te vinden. Tevens zijn de intensiteiten voor 2015 bepaald, uitgaande van een jaarlijkse verkeersgroei van 2%. Deze gegevens volgen uit door HHSK uitgevoerde verkeerstellingen en zijn de basis voor **kaart 3**.

3.7 Verkeersstromen

Voor de categorisering is het van belang om te weten waar zich welke verkeersstromen bevinden. De volgende modaliteiten zijn hierop met name van invloed in de Krimpenerwaard; autoverkeer, fietsverkeer, vrachtverkeer, landbouwverkeer en OV (bus). Op basis van de intensiteitgegevens en gebiedsverkenning zijn de hoofdverkeersstromen in kaart gebracht. Hierbij is niet alleen gebruik gemaakt van absolute getallen, maar ook van onderlinge verhoudingen. Als voorbeeld kunnen de gesloten verklaarde landbouwwegen genoemd worden. De absolute intensiteit van deze wegen is laag, de belangrijkste verkeersstroom is landbouwverkeer. Deze modaliteit is dan ook als hoofdverkeersstroom aangemerkt voor deze weg.

Kaart 4 geeft grafisch de verschillende verkeersstromen door de Krimpenerwaard weer.

Lichte motorvoertuigen (personenauto's)

Het overgrote deel van het verkeer in de Krimpenerwaard bestaat uit lichte motorvoertuigen. Op de gesloten verklaarde wegen na komen op alle wegen personenauto's en bestelbussen voor. Dit wil niet zeggen dat alle wegen een hoofdverkeersstroom vormen voor de lichte motorvoertuigen. Er is sprake van een hoofdverkeersstroom, zodra de betreffende wegen met hoge intensiteit worden gebruikt in een route tussen de kernen en het bovenliggend wegennet.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer is te vinden op alle ETW in de Krimpenerwaard. Naast de ETW beschikt HHSK over bij 40 km solitaire fietspaden. In de zomerperiode is er veel recreatief fietsverkeer

¹ 85 percentielwaarde, norm die de snelheid aangeeft die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en wordt uitgedrukt in kilometer per uur. De streefwaarde is de maximumsnelheid die op een bepaald wegvak geldt.

in de Krimpenerwaard. Dit bevindt zich met name op de dijkwegen en de gesloten verklaarde wegen. Op deze laatst genoemde categorie vindt veel menging plaats met landbouwverkeer. Dit is ongewenst, maar niet te voorkomen. Wegen welke een route vormen tussen de kernen, schoolroutes en recreatieve routen worden gezien als hoofdverkeersstroom van fietsverkeer.

Vrachtverkeer

Langs de waterschapswegen bevinden zich bedrijven die vrachtverkeer genereren. Veel van deze bedrijven zijn langs de IJsseldijk te vinden. Ook aan de Lekdijk is bedrijvigheid te vinden, waardoor vrachtverkeer wordt gegenereerd. Daarnaast zijn er circa 200 melkveehouders actief in het gebied die hun aan en afvoer hebben door middel van vrachtverkeer. Aangezien de melkveehouders verspreid in de Krimpenerwaard voorkomen, vormt dit vrachtverkeer geen hoofdverkeersstroom. Binnen de kernen zijn eveneens bedrijven te vinden welke vrachtverkeer genereren. Een groot deel van dit verkeer wordt afgewikkeld via een GOW. Indien een kern niet is aangesloten op een GOW, maakt het vrachtverkeer gebruik van een ETW. Aangezien dit vaak de enige ontsluiting is, vormt vrachtverkeer hier een hoofdverkeersstroom.

Landbouwverkeer

In de Krimpenerwaard komt veel landbouwverkeer voor welke gebruik maakt van alle waterschapswegen. Verbindingswegen van en naar landbouwterreinen zijn vaak gesloten verklaard voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer. Op deze wegen komt voornamelijk langzaam- en landbouwverkeer voor. Het landbouwverkeer vindt namelijk voornamelijk plaats tussen de woning van de eigenaar van landbouwgronden en de landbouwgronden zelf. Dit is per situatie verschillend. Daarom is het niet mogelijk om standaardroutes aan te geven. In de kaart staan de wegen aangegeven waar meer landbouwverkeer aanwezig is ten opzicht van vergelijkbare wegen of waar landbouwverkeer het grootste aandeel van het totale verkeer betreft.

Openbaar Vervoer

Binnen de Krimpenerwaard bevinden zich een aantal buslijnen en buurtbussen. De lijnbussen komen alleen op de dijkwegen en de bredere ETW voor. De buurtbussen rijden op een aantal trajecten in de Krimpenerwaard. De buurtbussen zijn voornamelijk lichte motorvoertuigen en de buslijnen bestaan voornamelijk uit zware motorvoertuigen. Aangezien het personenvervoer weinig tot geen invloed heeft op de categorisering, is deze verkeersstroom niet opgenomen in kaart 4.

3.8 Functies

Duurzaam Veilig schrijft bepaalde functies van wegen voor. Deze functies zijn de verblijfsfunctie, uitwisselfunctie, (gebieds)ontsluitingsfunctie en stroomfunctie. Niet al deze functies zijn van toepassing voor de wegen in de Krimpenerwaard. De stroomfunctie komt niet voor. De functies van wegen komen voort uit de huidige en toekomstige verkeersstromen welke volgt uit de intensiteiten. Wegen zonder de hoofdverkeersstroom personenauto's, kunnen nooit een gebiedsontsluitingsfunctie hebben. Daarentegen kunnen deze wegen wel een uitwissel- of verblijfsfunctie hebben. Op **kaart 5** zijn de verschillende wegfuncties weergegeven.

Ontsluiting

Bijna alle kernen zijn ontsloten door middel van een provinciale weg (GOW). De kernen Lageweg, Gouderak, Berkenwoude, Vlist en Ammerstol zijn niet door een GOW ontsloten. De ontsluiting van deze kernen vindt plaats via wegen die als ETW-1 gecategoriseerd zijn. Deze wegen hebben een hogere intensiteit dan gemiddeld. Een deel van het verkeer uit de kernen verplaatst zich niet naar de dichtstbijzijnde GOW. Wegen van lagere orde worden gebruikt als doorgaande route naar een andere kern of een verder gelegen GOW. Een voorbeeld hiervan is de IJsseldijk.

Verblijfsfunctie

Normaliter gesproken hebben alle wegen met een verkeersintensiteit <1.500 mvt/etm een verblijfsfunctie. Toch zijn er in de Krimpenerwaard een aantal uitzonderingssituaties. Een voorbeeld hiervan is de Schaapjeszijde met een verkeersintensiteit van circa 600 mvt/etm. Er

bevinden zich geen mogelijke bestemmingen (bedrijven, landbouwgronden en recreatiegebieden) langs deze weg. Het doel van deze weg is het vormen van een verbinding tussen Berkenwoude en de IJsseldijk en de kernen Gouderak en Lageweg. Daarom heeft de Schaapjeszijde een uitwisselfunctie. Hetzelfde geldt voor de Wellepoort en de Kerkweg (Berkenwoude).

Verkeersgebied – uitwisselfunctie

Normaliter zijn de wegen met hogere intensiteit dan 1.500 mvt/etm onderdeel van het verkeersgebied. Langs bijna alle wegen zijn erven en andere mogelijke bestemmingen. De wegen worden gebruikt om deze bestemmingen te kunnen bereiken. Daarnaast bevindt zich verkeer wat geen bestemming op de betreffende weg heeft, maar de weg gebruikt om op een hogere of lagere categorie weg terecht te komen. Dit is het verzamelen respectievelijk uitwisselen van verkeer.

De indeling voor de wegen in de Krimpenerwaard is gemaakt op basis van de prognose intensiteiten voor 2015. Wegen met intensiteit tussen de 6.000 mvt/etm en 1.500 mvt/etm hebben een uitwisselfunctie.

Verkeersgebied – gebiedsontsluitingsfunctie

Wegen met een hoge verkeersintensiteit (>6.000 mvt/etm), welke tevens een ontsluiting vormen voor gebieden en/of kernen, hebben een ontsluitingsfunctie.

Een aantal wegen heeft een lagere intensiteit en een ontsluitende functie. Het betreft de toegangswegen naar de kernen Gouderak en Berkenwoude. Deze kernen worden niet ontsloten door een GOW. De ETW hebben hier een ontsluitende functie wat niet conform Duurzaam Veilig is.

3.9 Ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen de Krimpenerwaard zijn er verscheidene ruimtelijke ontwikkelingen welke invloed hebben op de toekomstige verkeerssituatie en daarmee mogelijk op de categorisering. De ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de afwikkeling, de ontsluiting en de verkeersintensiteiten.

Gouda - Zuidwestelijke Randweg en nieuwbouw

Van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg Gouda (ZWR) de meest invloedrijke. Deze weg zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Krimpenerwaard en vermindert de overlast van file in Gouda. De huidige, noordelijke ontsluiting van de Krimpenerwaard loopt via de N207 en de sluis in de Hollandsche IJssel. De ZWR is gepland op het Goudse Sluiseiland via een ophaalbrug over de IJssel en vervolgens door de polder naar de huidige N207. Volgens planning is de ZWR begin 2013 gereed.

Door de komst van de ZWR zullen de verkeersstromen in de Krimpenerwaard en met name op de IJsseldijk veranderen. De IJsseldijk wordt aantrekkelijker om vanuit Krimpen aan den IJssel naar Gouda te rijden waardoor de verkeersintensiteiten toenemen. Daarnaast heeft Gouda plannen om een woonwijk te ontwikkelen, welke ontsloten wordt via de ZWR. Tevens wordt het bedrijventerrein Goudse Poort uitgebreid en wordt het woon-werkgebied Zuidplaspolder verder ontwikkeld. Dit alles heeft invloed op de verkeersintensiteiten op de IJsseldijk. De provincie Zuid-Holland heeft het verkeersmodel Gouda gebruikt om de te intensiteiten op de IJsseldijk te voorspellen. De verwachting is dat de huidige intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm op de Middelblok zal toenemen naar ca. 11.000 mvt/etm.

Veenweidepact

In december 2005 is het Veenweidepact tot stand gekomen waarbij de natuur- en landbouwgebieden in de Krimpenerwaard worden herbegrenst. Het doel hiervan is het realiseren van een duurzame inrichting van het gebied. Het Veenweidepact Krimpenerwaard werkt aan vijf doelen: de aanleg van nieuwe natuur, duurzaam waterbeheer en het tegengaan van bodemdaling, het versterken van de landbouwstructuur, extra kansen voor toerisme en recreatie en het stimuleren van vernieuwend ondernemerschap. In het pact werken overheden en maatschappelijke organisaties samen aan de toekomst van de Krimpenerwaard.

Door de uitvoering van het Veenweidepact zal er meer toeristisch verkeer (fietsers) in de Krimpenerwaard komen. Aantallen hiervan zijn niet bekend. Daar waar de natuurgebieden worden gerealiseerd zal het landbouwverkeer afnemen. Vooral in het gebied rond Gouderak zal dit het geval zijn. In de gebieden waar landbouw een hoofdrol krijgt zullen de agrarische activiteiten intensiveren. Of het landbouwverkeer ook zal toenemen is niet met zekerheid te zeggen, doordat het aantal huiskavels zal toenemen. Door intensivering zullen transportbewegingen van aan en afvoer van voer en producten toenemen.

Zellingwijk

Momenteel wordt binnen de komgrens van Gouderak de Zellingwijk gerealiseerd met ca. 70 nieuwe woningen. Deze woningen zullen naar verwachting gereed zijn in 2011. De nieuwe woningen zullen voor extra verkeersbewegingen op de Middelblok zorgen.

Fietspadenplan Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft in 2008 een fietspadenplan vastgesteld. Het fietsplan heeft tot doel het fietsverkeer zoveel mogelijk te stimuleren en te faciliteren en de ketenmobiliteit te verbeteren. Het eerste hoofddoel van het fietsplan is het uitbreiden van het fietspadennetwerk tussen 2008 en 2012, zodat ook het aantal fietsbewegingen zal toenemen. Het tweede doel is het versterken van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden. Voor de Krimpenerwaard betekent dit een verbetering en uitbreiding van het bestaande fietsnetwerk. Missende schakels in het fietsnetwerk zullen gerealiseerd worden. Het fietsplan maakt de plannen concreet door daadwerkelijk routes en verbindingen aan te wijzen welke verbeterd of gerealiseerd moeten worden.

4 Herziene wegcategory

Dit hoofdstuk vormt de kern van dit rapport. Op basis van de visie van HHSK en de wegkenmerken kunnen diverse subcategorisering van de wegen worden opgesteld. Hieruit volgt een definitieve wegcategory. De wegen waar dit niet mogelijk voor is, vormen de zogenaamde discussiewegen. Hiervoor is een nadere analyse en afweging nodig om een definitieve wegcategory vast te kunnen stellen. In dit hoofdstuk zijn deze verschillende stappen beschreven.

4.1 Subcategorisering op basis van inventarisatie

Op basis van de vorige hoofdstukken kan voor verschillende aspecten een categorie aan de wegvakken worden toegekend. Maatgevend voor deze subcategorisering zijn:

- Gewenste inrichting;
- Intensiteiten in 2015;
- Wegfunctie;
- Wegbreedte.

In deze paragraaf wordt per aspect een toelichting gegeven op de gemaakte keuzes. Er is een onderscheid gemaakt tussen GOW, ETW-1, ETW-2 en fietspad. Aan de onverharde wegen en kades is geen categorie toegekend. Aan ieder wegvak is per aspect een wegcategory toegekend. De gemaakte keuzes zijn in de tabel in **bijlage 5** weergegeven.

Gewenste inrichting wegnetwerk

Deze categorisering is met name gebaseerd op de wensbeelden en visie van het HHSK en andere overheden. Deze categorisering kan worden gezien als de meest optimale situatie voor de wegen BUBEKO in de Krimpenerwaard.

Op basis van de kerntypetheorie van de SWOV moeten alle kernen door een GOW ontsloten zijn met uitzondering van de kleinste kernen/buurtschappen (Lageweg, Vlist). Voor de ontsluiting van Gouderak, Ammerstol en Berkenwoude zijn de verschillende toeleidende wegen als GOW gecategoriseerd. Het betreft de wegen Veerstaalblok, Middelblok, Capellelaan, Zuidbroekse Opweg en Oosteinde.

Alle wegen met een uitwisselfunctie (verkeersfunctie) zijn gecategoriseerd als ETW-1. Er is gekozen om de Fransekade ook als ETW-1 te categoriseren, aangezien deze weg geen gebiedsontsluitende functie heeft en geen verbinding vormt tussen een ETW en een SW. Deze keuze wordt versterkt door de lage verkeersintensiteiten. De Schaapjeszijde, Wellepoort en Kerkweg zijn als ETW-1 gecategoriseerd. Deze route heeft nauwelijks erfaansluitingen en fungeert als enige noord-zuid verbinding.

Alle wegen met een overwegende verblijfsfunctie zijn in de optimale situatie gecategoriseerd als ETW-2. Er is geen enkele kern ontsloten door een ETW-2.

Inrichting op basis van intensiteiten

Op basis van de intensiteiten van motorvoertuigen kan een categorie worden toegekend aan de wegen, zoals in de onderstaande tabel is weergegeven.

Wegcategory	Intensiteiten (mvt/etm)
GOW	>6.000
ETW-1	>1.500 <6.000
ETW-2	<1.500

Belangrijke fietsverbindingen zijn gecategoriseerd als ETW-1. Waar de hoeveelheid vrachtverkeer hoger is dan 5% van het totale verkeer, is de verbinding minimaal als ETW-1 gecategoriseerd.

Inrichting op basis van functie

Op basis van de wegfuncties kunnen de categorieën worden toegekend, zoals in de onderstaande tabel is weergegeven.

Wegcategorie	Wegfunctie
GOW	Ontsluiten gebied - stromen
ETW-1	Uitwisselen - verzamelen
ETW-2	Uitwisselen - verblijven

Inrichting op basis van wegbreedte

De maximale wegbreedte is van invloed op de categorisering. Voor iedere categorie is een minimale wegbreedte nodig om de verkeersstromen te kunnen afwikkelen. In de onderstaande tabel is weergegeven welke wegbreedtes de CROW hanteert voor de verschillende wegcategorieën. In dit rapport is uitgegaan van de minimale wegbreedte.

Wegcategorie	Minimale wegbreedte (m)	Gewenste wegbreedte (m)
GOW	7,2	7,5
ETW-1	4,5	4,5 - 6,2
ETW-2	2,5	2,5 - 4,5

4.2 Discussiewegen

Bij het vergelijken van de vier subcategorisering hebben de meeste wegen in alle gevallen dezelfde subcategorie. De subcategorisering van deze wegen is gelijk aan de definitieve categorisering. Aan de wegen waarvan de subcategorisering van één aspect afwijkend is, wordt de meest voorkomende categorie toegekend. De wegen waarvan de subcategorisering niet onderscheidend is hebben een nadere uitwerking nodig om tot een definitieve categorisering te komen. Om deze wegen aan te duiden wordt de term 'discussiewegen' gehanteerd. In **bijlage 5** is de definitieve categorisering van de wegen weergegeven, of is de weg als discussieweg benoemd. De discussiewegen zijn tevens op **kaart 6** aangegeven.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de discussiewegen verder behandeld en wordt een definitieve categorisering toegekend. Het betreft de volgende wegen c.q. aansluitende routes:

- IJsseldijk, IJsseldijk West;
- IJsseldijk Noord (gedeeltelijk);
- Middelblok, Veerstablok;
- Kerkweg (Ouderkerk);
- Capellelaan;
- Zuidbroekse Opweg, Oosteinde;
- Schaapjeszijde, Wellepoort, Kerkweg (Berkenwoude);
- Oudelandseweg;
- Bilwijkerweg;
- Tiendweg West (Lekkerkerk).

In **bijlage 5** en op **kaart 7** is de definitieve categorisering van alle wegen weergegeven.

4.3 Categorisering discussiewegen

In deze paragraaf is voor iedere discussieweg op grond van een nadere afweging een definitieve categorie toegekend.

IJsseldijk – IJsseldijk West



Foto's IJsseldijk – IJsseldijk West

In de huidige situatie is deze route gecategoriseerd als ETW-1 maar niet conform ETW-1 ingericht. Op dit moment is een as-markering aanwezig en op sommige delen van het traject tevens een kantmarkering. Parkeren is op deze weg toegestaan, tenzij het expliciet door bebording wordt verboden. Dit is veelal in de bochten en op onoverzichtelijke locaties.

De IJsseldijk West wordt intensief gebruikt door vrachtverkeer door de aanwezigheid van bedrijven. De route wordt gebruikt als binnendoorweg tussen Ouderkerk a.d. IJssel en Krimpen a.d. IJssel. Een groot deel van het verkeer heeft geen bestemming op de IJsseldijk.

De hoeveelheid verkeer en de functie van de weg duiden op een categorisering als GOW. Dit past echter niet bij de visie van HHSK en de huidige wegbreedte. De fysieke kenmerken van de weg maken het onmogelijk om de IJsseldijk en IJsseldijk West als GOW in te richten. Waarbij naast meer wegbreedte een fietsvoorziening moet worden gerealiseerd en het aantal erfaansluitingen geminimaliseerd.

Overweging	GOW	ETW-1
Meest wenselijke categorie		✓
Intensiteit	✓	
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid		✓
Mogelijkheid tot aanpassen		✓
Mobiliteit / doorstroming	✓	
Aanwezigheid alternatieve route		✓
Verkeersstromen	✓	
Kosten		✓

Gezien bovenstaande nadere overwegingen worden de IJsseldijk en IJsseldijk West als ETW-1 gecategoriseerd. Ten opzichte van de huidige situatie is het noodzakelijk om op korte termijn (binnen 3 jaar) de weginrichting aan te passen en maatregelen te nemen om verkeersstromen te beïnvloeden. Door de belijning te veranderen en de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen, komt de inrichting en het gebruik meer overeen met deze categorie. Als het niet mogelijk blijkt om de hoeveelheid doorgaand verkeer te

verminderen, is het aan te raden de verkeersfunctie te faciliteren door het wegprofiel te verbreden. Mogelijkheden hiervoor ontstaan, als er een dijkversterking wordt uitgevoerd.

IJsseldijk Noord (gedeeltelijk)



Foto's IJsseldijk Noord

Het betreft het gedeelte van de IJsseldijk Noord tussen de beide 'koppen' van de Lageweg. Dit weggedeelte is afwijkend van het overige van de IJsseldijk Noord, aangezien het niet als doorgaande route wordt gebruikt, deze loopt via de Lageweg.

In de huidige situatie is dit gedeelte van de IJsseldijk Noord gecategoriseerd als ETW-1. De inrichting is onduidelijk. Gedeeltelijk is as-markering aangebracht en kant-markering in de bochten of er is geheel geen markering aanwezig. De weg heeft een wisselende breedte en is op sommige plaatsen relatief smal. Er bevinden zich veel erfaansluitingen en er wordt veelvuldig op de rijbaan geparkeerd. Over de IJsseldijk Noord loopt een busroute. De intensiteiten zijn laag, zeker in vergelijking met het overige deel van de IJsseldijk Noord.

De intensiteiten en functie van de weg duiden op de categorie ETW-2. De ontsluiting van het buurtschap IJssellaan, de wegbreedte en de aanwezigheid van een busroute duiden op de categorie ETW-1. Gezien het feit dat de weg zich op een waterkering bevindt, de ontsluitende functie (beperkt) en de aanwezigheid van een busroute maken het ongewenst een categorie toe te kennen waarvoor een smal profiel gewenst is.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie	✓	
Intensiteit		✓
Functie		✓
Wegbreedte	✓	
Verkeersveiligheid	✓	
Verkeersstromen	✓	

Op grond van bovenstaande nadere analyse van overwegingen wordt er voor gekozen dit gedeelte van de IJsseldijk Noord als ETW-1 te categoriseren. Door een andere inrichting te kiezen dan de doorgaande route kan het verkeer worden gestimuleerd de hoofdroute te blijven volgen. Het aanpassen van de weginrichting heeft voor dit weggedeelte geen hoge prioriteit en kan met het regulier onderhoud worden meegenomen.

Middelblok – Veerstablok**Foto's Middelblok en Veerstablok**

De Middelblok en Veerstablok konden eenduidig als GOW worden gecategoriseerd. Met uitzondering van de huidige wegbreedte duiden functie, intensiteiten en gewenste categorie op een GOW. Een nadere analyse met aanvullende overwegingen is dan ook niet gemaakt. De route wordt als discussieweg getypeerd, omdat met het oog op de toekomstige situatie de Veerstablok als ETW-1 is gecategoriseerd. Daarnaast is een nadere toelichting gewenst op de categorisering van de Middelblok en de gewenste inrichting van deze weg.

De Middelblok en Veerstablok vormen de enige ontsluiting voor de kern Gouderak en het achterliggende gebied naar het bovenliggend wegennet (N207). De wegen hebben daarom een belangrijke verkeersfunctie, waarbij een groot deel van het verkeer geen bestemming heeft langs deze route.

In de huidige situatie is deze route gecategoriseerd als ETW-1 maar niet als zodanig ingericht. Er is een asmarkering aanwezig en op sommige delen van het traject een kantmarkering. Door het bochtige tracé is op grote delen van de Middelblok parkeren op de rijbaan niet toegestaan. De Middelblok en Veerstablok worden intensief gebruikt door vrachtverkeer als gevolg van een groot aantal bedrijven. De wegen vormen een belangrijke fietsverbinding en er bevindt zich een busroute op. Van de wegen maken ca 6.000 mvt/etm gebruik, dit is de maximum intensiteit welke op een ETW-1 mag worden verwacht.

Middelblok: Door de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg (ZWR) zal de hoeveelheid verkeer op de Middelblok verder toenemen. De verwachting is ruim 10.000 mvt/etm in 2020. De wegbreedte in combinatie met de bochten, diverse onoverzichtelijke situaties en het aantal erfaansluitingen maakt het voorsnog onmogelijk en onwenselijk om de Middelblok als GOW in te richten. Zodra de mogelijkheid zich voordoet moet worden nagegaan in hoeverre de weginrichting kan worden aangepast. Waarschijnlijk is de eerste mogelijkheid hiertoe een dijkversterking. Een dergelijk werk is in de komende jaren niet voorzien. Gezien de huidige en toekomstige situatie door de ZWR heeft het opwaarderen van de Middelblok hoge prioriteit.

Veerstablok: De Veerstablok zal na aanleg van de ZWR een doodlopende weg worden waardoor de functie van gebiedsontsluiting vervalt. Hierdoor zullen de intensiteiten dusdanig verminderen dat een categorisering als ETW-1 passend is.

Voor de korte termijn (binnen 3 jaar) is het aan te bevelen beide wegen in te richten conform de eisen die aan een ETW-1 worden gesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de stroomfunctie van de weg. De maatregelen moeten gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid om het grote aantal verkeersbewegingen door de verschillende verkeersdeelnemers veilig af te wikkelen. Gedacht moet worden aan fietsvoorzieningen, snelheidsremmende maatregelen, het aanpassen van de belijning en het verbeteren van zichtlijnen.

Kerkweg (Ouderkerk)**Foto's Kerkweg (Ouderkerk)**

De Kerkweg is de vroegere verbindingsweg tussen de kern Ouderkerk ad IJssel en de N210. Deze functie is komen te vervallen door de aanleg van de N475 (Zijdeweg). Deze provinciale GOW vormt de belangrijkste ontsluitingsweg van de kern Ouderkerk a.d. IJssel. Wegvak 040 van de Kerkweg vormt de schakel tussen de kern en de N475. De overige wegvakken fungeren als parallelweg. In de huidige situatie is de kerkweg gecategoriseerd als ETW-1, maar niet overal zo ingericht. Een deel van de rijbaan is ingericht als ETW-2, het profiel van de rijbaan is hier smaller.

Gezien de intensiteiten en functie van de weg is er voor wegvak 040 geen discussie. Dit wegvak dient als ETW-1 te worden gecategoriseerd. Er is sprake van een gebiedsontsluitende functie, wat op een categorisering als GOW duidt. Het is echter niet wenselijk deze categorie aan het wegvak toe te kennen. Dit gezien de beperkte lengte van het wegvak en het karakter van de weg van binnen de bebouwde kom. Het is aan te bevelen dit wegvak over te dragen in beheer van de gemeente Ouderkerk.

De breedte en intensiteiten van de wegvakken 010 – 030 duiden op een categorisering als ETW-1. Hier moet echter bij worden vermeld dat een belangrijk deel van de verkeersbewegingen bestaat uit langzaam verkeer. Daarnaast heeft een deel van de motorvoertuigen die gebruik maken van de Kerkweg hier geen bestemming. Deze groep voertuigen kan zonder problemen gebruik maken van de N475. De functie en gewenste categorie op grond van de visie van HHSK duiden op een categorisering als ETW-2.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie		✓
Intensiteit	✓	
Functie		✓
Wegbreedte	✓	
Verkeersveiligheid		✓
Aanwezigheid alternatieve route		✓

Op basis van de aanvullende overwegingen is ervoor gekozen de wegvakken 010 – 030 van de Kerkweg te categoriseren als ETW-2. De inrichting van de rijbaan dient hier op aangepast te worden. Hierbij moet het verkeer dat gebruik maakt van de Kerkweg, maar hier geen bestemming heeft, worden gestimuleerd gebruik te maken van de N475. Het aanpassen van de weginrichting heeft geen hoge prioriteit en kan worden uitgevoerd bij de eerstvolgende reconstructie (gepland op middellange termijn 5-10 jaar).

Capellelaan



Foto's Capellelaan

De Capellelaan is een kort wegvak die de kern Ammerstol verbindt met de N207 en vormt daarmee de belangrijkste ontsluiting van Ammerstol. Momenteel is de Capellelaan gecategoriseerd als ETW-1, waarbij de belijning niet geheel conform de richtlijn is aangebracht.

Op grond van de intensiteit en wegbreedte dient de Cappellelaan gecategoriseerd te worden als ETW-1. Op grond van de functie en gewenste categorisering dient het wegvak als GOW te worden gecategoriseerd. Dit laatste betekent een aanpassing van het bestaande wegprofiel.

Overweging	GOW	ETW-1
Meest wenselijke categorie	✓	
Intensiteit		✓
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid		✓
Mogelijkheid tot aanpassen		✓
Mobiliteit / doorstroming	✓	
Aanwezigheid alternatieve route	✓	
Verkeersstromen		✓
Toekomstige ontwikkelingen		✓
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is de categorie ETW-1 voor de Capellelaan de juiste categorie. De noodzaak om Ammerstol middels een GOW aan te sluiten op de N210 is gezien de beperkte lengte van het wegvak en de intensiteiten niet groot. Toekomstige ontwikkelingen in de vorm van nieuwbouw zullen naar verwachting de indruk wekken van een weg binnen de bebouwde kom. Een inrichting als GOW is dan minder geschikt.

Het is aan te bevelen de inrichting van het wegvak op korte termijn (binnen 5 jaar) meer in overeenstemming te brengen met het gebruik, waarbij met name moet worden gedacht aan een fietsvoorziening.

Indien de mogelijkheid zich voordoet met bijvoorbeeld een ruimtelijke ontwikkeling in de directe omgeving van de rijbaan moet worden nagegaan welke inrichting het meest wenselijk is. Een heroverweging van de categorie is dan ook mogelijk. Gezien de ontwikkelingen is dit nu niet opportuun

Zuidbroekse Opweg - Oosteinde**Foto's Zuidbroekse Opweg - Oosteinde**

De route is de belangrijkste en de meest logische ontsluiting voor de kern Berkenwoude. De wegen zijn gecategoriseerd als ETW-1 en als zodanig ingericht. Langs de wegvakken 010 en 020 van de Zuidbroekse Opweg ligt een vrijliggend fietspad. Op het aansluitende gedeelte van de Zuidbroekse Opweg en het Oosteinde maken de fietsers gebruik van de rijbaan. Op dit gedeelte van de route zijn frequent erfaansluitingen aanwezig.

De functie en gewenste categorisering van de route duiden op een categorisering als GOW. De aanwezigheid van een vrijliggende fietsvoorziening en het aandeel vrachtverkeer (ca. 10%) duiden hier ook op. De wegbreedte en intensiteiten duiden op een categorisering als ETW-1.

Overweging	GOW	ETW-1
Meest wenselijke categorie	✓	
Intensiteit		✓
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid (deels)	✓	✓
Mogelijkheid tot aanpassen (deels)	✓	✓
Mobiliteit / doorstroming	✓	
Aanwezigheid alternatieve route	✓	
Verkeersstromen		✓
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is er voor gekozen om de wegvakken 010 en 020 van de Zuidbroekse Opweg te categoriseren als GOW en het overige deel van de route te categoriseren als ETW-1. Hiermee wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de functie van de weg. Daar waar de weg een nadrukkelijke ontsluitende functie voor erven krijgt, wordt deze functie als doorslaggevend gezien, die het noodzakelijk maakt om de categorie hier op aan te passen. Dit betreft wegvak 030 van de Zuidbroekse Opweg en het Oosteinde.

Naar verwachting zullen de intensiteiten op de route Zuidbroekse Opweg – Oosteinde toenemen door de weg als GOW in te richten. Daarmee zullen de intensiteiten op de Westeinde, Oudelandseweg en Loetweg dalen, waardoor de leefbaarheid hier wordt verbeterd. HHSK wil vanuit haar visie de verkeersfunctie grotendeels te faciliteren door een duidelijke en goede ontsluiting te creëren voor Berkenwoude. Het aanpassen van de weginrichting aan de categorie heeft geen hoge prioriteit en zal bij de eerstvolgende reconstructie worden meegenomen (gepland op de middellange termijn 5-10 jaar).

Schaapjeszijde, Wellepoort, Kerkweg (Berkenwoude)**Foto's Schaapjeszijde - Wellepoort**

Deze route vormt de verbindingsweg van Berkenwoude naar de IJsseldijk. Samen met de Zuidbroekse Opweg en het Oosteinde vormt de route de enige noord – zuid verbinding in de Krimpenerwaard die in beheer is van HHSK. De twee overige verbindingen tussen de N210 en de IJsseldijk worden gevormd door de N207 en de N475. Vanuit een goed ingericht verkeersnetwerk kan de route als belangrijke schakel gezien worden zeker ten tijde van calamiteiten op het bovenliggend wegennet. Langs Schaapjeszijde, Wellepoort en de Kerkweg komen nagenoeg geen erfaansluitingen voor. De route is op dit moment als ETW-2 gecategoriseerd en ook als zodanig ingericht. Langs de gehele route zijn een passeerplaatsen aangelegd.

De intensiteiten en wegbreedte duiden op een categorisering als ETW-2. De functie en gewenste categorie duiden op een categorisering als ETW-1.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie	✓	
Intensiteit		✓
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid	✓	
Mogelijkheid tot aanpassen		✓
Mobiliteit / doorstroming	✓	
Aanwezigheid alternatieve route	✓	
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is er voor gekozen Schaapjeszijde, Wellepoort en de Kerkweg te categoriseren als ETW-1. Een belangrijk aspect in deze is de wenselijkheid om een alternatieve noord-zuid verbinding in het gebied in te richten die hogere intensiteiten kan verwerken dan in de huidige situatie.

Vooralsnog heeft het geen prioriteit om de inrichting (met name wegbreedte) van de route meer in overeenstemming te brengen met de eisen die door de CROW aan een ETW-1 worden gesteld. Een volgende reconstructie staat gepland voor de lange termijn (> 10 jaar) In het beheer en onderhoud dient de route wel met een hogere prioriteit te worden behandeld.

Oudelandseweg (Berkenwoude)



Foto's Oudelandseweg

De Oudelandseweg vormt samen met de Loetweg en het Westeinde een alternatieve route om van Berkenwoude naar de N210 te komen. De weg is op dit moment als ETW-1 gecategoriseerd en ook als zodanig ingericht, waarbij tevens passeerplaatsen zijn aangelegd.

De intensiteiten en wegbreedte duiden op een categorisering als ETW-2. De functie en gewenste categorie duiden op een categorisering als ETW-1. Beide aansluitende wegen zijn gecategoriseerd als ETW-1.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie	✓	
Intensiteit		✓
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid	✓	
Mogelijkheid tot aanpassen	✓	
Mobiliteit / doorstroming	✓	
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is voor de Oudelandseweg een categorisering als ETW-1 gekozen. Hier komt bij dat het voor de hand ligt om dezelfde categorie te kiezen als de aansluitende wegen, zodat een eenduidig wegbeeld ontstaat. Aanpassen van de weginrichting is niet noodzakelijk.

Bilwijkerweg



Foto's Bilwijkerweg

De Bilwijkerweg vormt de verbinding tussen de kernen Stolwijk en Haastrecht van de gemeente Vlist. Beide kernen zijn tevens middels een Provinciale weg met elkaar verbonden. Deze route is echter een aantal kilometers langer en voert langs de Stolwijker sluis een drukke rotonde direct buiten Gouda. De Bilwijkerweg vormt daarom de meest directe en snelle verbinding tussen beide kernen. De weg is gecategoriseerd en ingericht als ETW-1. Volgens de normen van het CROW is de rijbaan hier te smal voor. Voor een belangrijk deel is dit opgevangen door de aanleg van passeerplaatsen. De Bilwijkerweg heeft daarnaast nauwelijks erfaansluitingen.

De huidige functie van de Bilwijkerweg in het netwerk en de intensiteiten duiden op de categorie ETW-1. De wegbreedte en gewenste categorie van de Bilwijkerweg duiden op de categorie ETW-2.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie		✓
Intensiteit	✓	
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid	✓	
Mogelijkheid tot aanpassen		✓
Mobiliteit / doorstroming		✓
Aanwezigheid alternatieve route	✓	
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is voor de Bilwijkerweg de categorie ETW-2 gekozen. Het is niet wenselijk om de doorstroming van het verkeer te faciliteren door aan de Bilwijkerweg een hogere categorie toe te kennen. Hierdoor zal naar verwachting de hoeveelheid motorvoertuigen toenemen en dat is niet wenselijk. Dit zeker gezien de aansluiting van de Bilwijkerweg op de kern Stolwijk.

Het is nodig om de weginrichting (met name belijning) aan te passen en deze meer in overeenstemming te brengen met de eisen die door de CROW aan een ETW-2 worden gesteld. Dit kan bij de eerstvolgende reconstructie worden meegenomen (gepland op korte termijn 3-5 jaar).

Tiendweg West (Lekkerkerk)



Foto's Tiendweg West (Lekkerkerk)

De Tiendweg West vormt een extra verbinding tussen Krimpen a.d. Lek en Lekkerkerk. De hoofdverbindingen worden gevormd door Schuwacht en de provinciale wegen. In de huidige situatie is de weg gecategoriseerd als ETW-2, maar ingericht als een te smalle ETW-1. De Tiendweg West vormt een belangrijke fietsverbinding van Lekkerkerk naar Krimpen a.d. IJssel. Langzaam verkeer maakt dan ook een belangrijk deel uit van de intensiteiten.

De intensiteiten en functie van de weg duiden op een categorisering als ETW-1. De wegbreedte en meest gewenste categorie duiden voor de Tiendweg West op een categorisering als ETW-2.

Overweging	ETW-1	ETW-2
Meest wenselijke categorie		✓
Intensiteit	✓	
Functie	✓	
Wegbreedte		✓
Verkeersveiligheid	✓	
Mogelijkheid tot aanpassen		✓
Mobiliteit / doorstroming		✓
Aanwezigheid alternatieve route		✓
Kosten		✓

Op grond van de nadere overwegingen is voor de Tiendweg West de categorie ETW-2 gekozen. Gezien de aanwezigheid van goede alternatieve verbindingen en de ongewenste vermenging van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer is er voor gekozen de Tiendweg West te categoriseren als ETW-2. Aangezien de eisen voor de wegbreedte lager zijn dan de huidige wegbreedte kan de rijbaan worden versmald, zodat de verkeersfunctie van de weg niet langer wordt gefaciliteerd.

Het is aan te bevelen om de weginrichting binnen 5 jaar aan te passen. De eerstvolgende reconstructie staat gepland voor de lange termijn (> 10 jaar). Er moet daarom overwogen worden om de aanpassingen eerder uit te voeren.

4.4 Uitkomsten herziene categorisering

Op grond van de subcategorisering (§ 4.2) of voor de discussiewegen op grond van een nadere afweging van verschillende argumenten (§ 4.3) is voor ieder wegvak een definitieve wegcategorie vastgesteld. In **bijlage 5** en op **kaart 7** is deze weergegeven.

Voor een groot aantal wegvakken is de huidige en herziene categorie gelijk. De reden om een andere categorie vast te stellen is in de meeste gevallen de intensiteit van het verkeer wat is toegenomen. In een aantal gevallen is het creëren van een logisch verkeersnetwerk doorslaggevend geweest in de definitieve keuze.

Belangrijkste wijzigingen zijn de introductie van de categorie GOW voor een aantal belangrijke ontsluitingswegen van kernen (Middelblok, Zuidbroekse Opweg) en het afwaarderen van de Franse Kade naar ETW-1. Verder hebben een aantal wegen een hogere categorie gekregen om de verkeersfunctie te benadrukken (o.a. Schaapjeszijde) of deze juist te beperken (o.a. Kerkweg (Ouderkerk), Tiendweg West (Lekkerkerk)).

Om de herziene categorisering ook een daadwerkelijke functie te geven is het noodzakelijk om de weginrichting hierop aan te passen. De CROW geeft hiervoor richtlijnen in diverse publicaties. In het volgende hoofdstuk worden de basisuitgangspunten behandeld. De urgentie om de weginrichting aan te passen, is niet voor ieder wegvak gelijk. Dit dient in een later stadium te worden bepaald.

5 Implementatie

Het vaststellen van een categorie voor ieder wegvak is een belangrijke stap naar de inrichting van een verkeersveilig wegennetwerk, waarbij verkeersstromen zoveel mogelijk worden geleid. Het categoriseringsplan krijgt haar beslag als de wegen worden ingericht volgens de eisen die gesteld worden aan de toegekende categorie. Om deze implementatieslag te kunnen vormgeven, is het nodig om op grond van een visie inrichtingsprincipes vast te stellen. Op grond hiervan kan voor iedere wegvak een basisinrichting worden vastgesteld. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten hiervoor vastgelegd. Uitgangspunten hierbij zijn de inrichtingsprincipes conform Duurzaam Veilig en de bijbehorende Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK). Deze aangevuld met uitgangspunten die HHSK hanteert voor de inrichting van haar wegen.

5.1 Landelijke uitgangspunten weginrichting

Voor iedere weg categorie is door de CROW een set aan inrichtingsmaatregelen bepaald. Dit zijn de zogenaamde Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK). Deze kenmerken zijn gebaseerd op de vijf principes van Duurzaam Veilig (herkenbaarheid, functionaliteit, homogeniteit, vergevingsgezindheid, onderkenning) die in hoofdstuk 2 en **bijlage 3** verder zijn uitgewerkt.

Op grond van de EHK kan de weggebruiker afleiden wat de maximumsnelheid is en welk gedrag van hem wordt verwacht. Hierdoor wordt ook duidelijk wat van andere weggebruikers kan worden verwacht. EHK draagt daardoor bij aan de verkeersveiligheid van het wegennet.

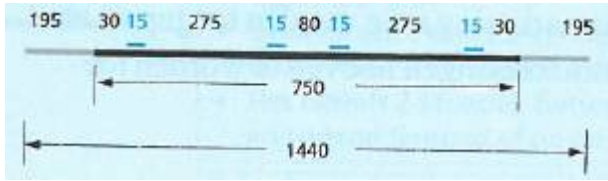
Algemene inrichtingsprincipes

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten opgenomen die landelijk worden gehanteerd voor de inrichting van wegvakken van de weg categorieën welke HHSK in beheer heeft.

	GOW	ETW
Maximum snelheid	80 km/u	60 km/u
Kantmarkering (EHK)	Onderbroken	Onderbroken of geen
Rijrichting scheiding (EHK)	Dubbele asmarkering of middenberm	Geen
Rijbaanindeling (rijbanen x rijstroken)	2x1	1x1
Pechvoorziening	In berm of havens	Geen
Rijbaanscheiding	Moeilijk overrijdbaar	n.v.t.
Erfaansluitingen	Meestal niet	Ja
Oversteken (op wegvakken)	Ongelijkvloers	Ja
Parkeren	In vakken	Op rijbaan
Halte Openbaar Vervoer	In havens	Op rijbaan
Obstakelafstand	Matig	Klein
Fietsers op rijbaan	Nee	Afhankelijk van situatie
Bromfietsers op rijbaan	Nee	Ja
Langzaam gemotoriseerd verkeer op rijbaan	Nee	Ja
Snelheidsremmers	Nee	Ja
Verlichting	afstemmen op situatie	

Basisinrichting gebiedsontsluitingswegen¹

Onder ideale omstandigheden heeft een GOW de afmetingen conform onderstaande figuur uit CROW-publicatie 203.



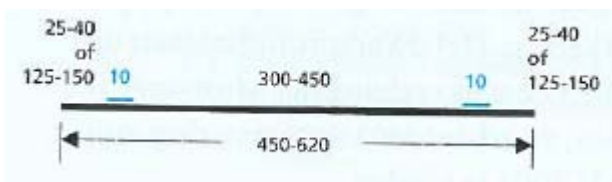
Het totale dwarsprofiel, inclusief vlucht- en bergingszone, is 14,4 m breed. De asfaltbreedte is in totaliteit 7,5 m. De GOW bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (één per rijrichting). Deze rijstroken worden van elkaar gescheiden door een dubbele doorgetrokken asmarkering met een tussenruimte van 80 cm. Een fysieke scheiding is optioneel. Daarnaast heeft de weg een onderbroken kantmarkering (3-3). De maximumsnelheid op een GOW is 80 km/u. Op lange rechtstanden met een goed overzicht, kan inhalen worden toegestaan. Op die wegvakken is de dubbele asmarkering onderbroken (9-3). Kruispunten worden gelijkvloers aangelegd. Bij een kruispunt worden snelheidsremmende maatregelen getroffen. In principe zijn er geen rechtstreekse erfaansluitingen op een GOW. Percelen en erven langs een GOW worden bij voorkeur ontsloten met een parallelvoorziening in de vorm van een ETW. Fietsers en bromfietsers moeten te allen tijde een eigen voorziening hebben aan één of beide zijden van de GOW, wanneer een parallelle ETW niet aanwezig is.

Indien het niet mogelijk is om de ideale breedte in te passen, wordt de mogelijkheid geboden een alternatief dwarsprofiel te kiezen als faseringsoplossing [CROW publicatie 203, p. 34]. Een aantal elementen hierin mogen smaller worden uitgevoerd. In onderstaande figuur is dit weergegeven.



Basisinrichting erftoegangswegen

De ETW-1 heeft bij voorkeur het volgende dwarsprofiel conform onderstaande figuur uit CROW-publicatie 203.



De ETW-1 bestaat uit één rijloper die minimaal 3 m en maximaal 4,5 m breed is. De rijloper bestaat uit één rijstrook, die door beide rijrichtingen wordt gebruikt. Er wordt geen asmarkering toegepast. Een uitzondering hierop zijn onoverzichtelijke bochten, hier is een doorgetrokken asmarkering mogelijk. De kantmarkering moet een verhouding van 3-1 hebben, met daarnaast een uitwijkstrook van 25 - 40 cm breed. In plaats van de uitwijkstrook kan een fiets- of suggestiestrook worden aangelegd. De breedte van een suggestiestrook is minimaal 1,25 m en van een fietsstrook minimaal 1,5 m. De fietsstrook dient een rode kleur te hebben en moet voorzien zijn van fietssymbolen. Op plaatsen waar men het verkeer wil attenderen op de aanwezigheid van fietsers, kan men eveneens overwegen de suggestiestrook een rode kleur te geven. Het CROW beveelt aan daar

¹ In de literatuur is zowel een GOW-1 als een GOW-2 beschreven. Aangezien bij HHSK alleen het type 2 voorkomt, wordt in dit rapport alleen over GOW gesproken. Het betreft hier in alle gevallen de GOW-2.

terughoudend mee te zijn en deze kleur alleen op fietsstroken toe te passen om verwarring te voorkomen.

De ETW-2 bestaat uit een sober of niet ingerichte strook asfalt tussen de 2,5 m en 4,5 m breed. Er is geen markering aangebracht. Op plekken waar de verkeersveiligheid hierom vraagt, kan een onderbroken kantmarkering worden aangebracht (3-1). In de CROW-richtlijn wordt voor dit wegtype de meeste vrijheid geboden om deze aan te passen aan de omgeving.

Op de ETW geldt een maximumsnelheid van 60 km/h. Om deze maximumsnelheid te handhaven, is het nodig snelheidsremmende maatregelen te treffen. De meest eenvoudige methode om dit doel te bereiken is het aanleggen van drempels.

Basisinrichting fiets/bromfietspaden

Een in twee richtingen bereden fietspad heeft een breedte tussen de 2 m en 3,5 m. De breedte is afhankelijk van de intensiteit van het (brom)fietsverkeer. Bij fietspaden wordt een breedte van 2,5 m aanbevolen bij een intensiteit van 50-150 fietsers per uur (fts/u). Bij fiets/bromfietspaden is de aanwezigheid van bromfietzers bepalend en wordt een breedte aanbevolen van 3 m bij een intensiteit van 50-100 fts/u.

Bij utilitaire fietspaden en fiets/bromfietspaden wordt een asmarkering voorgeschreven van 30-270 op rechtstanden en 270-30 in bochten.

De fietspaden worden aangegeven met RVV bord G11 en fiets/bromfietspaden met het RVV bord G12a. 'Einde'-borden worden alleen toegepast als het onduidelijk is dat het pad overgaat in een pad of weg met een ander verkeersregiem.

Op fiets/bromfietspaden worden geen verkeersremmende maatregelen toegepast. Om overig verkeer te weren, is het mogelijk om afsluitpaaltjes toe te passen, alternatieven hiervoor zijn fysieke versmallingen in de berm of een niet overrijdbare middengeleider.

Indien er sprake is van medegebruik van het fietspad door autoverkeer wordt bij lage intensiteiten een asfaltbreedte aanbevolen van 4,5 m (gebaseerd op combinatie personenauto/fiets). Als alternatief wordt een asfaltbreedte van 3,5 m met een bermverharding van 50 cm aan weerszijden geboden.

Kruisingen van fietspaden met andere wegtypen worden als voorrangskruising uitgevoerd, waarbij de fietser voorrang moet verlenen. De kruising wordt in de regel voorzien van fysieke maatregelen in de vorm van drempels.

Kruispuntprincipes

Potentiële verkeersonveilige punten zijn kruispunten. Afhankelijk van de kruisende wegtypes wordt de voorrang geregeld en maatregelen genomen. In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten weergegeven.

	GOW	ETW-1	ETW-2
GOW	voorrangskruispunt (fysieke maatregel)	voorrangskruispunt (fysieke maatregel)	voorrangskruispunt (fysieke maatregel)
ETW-1	voorrangskruispunt (fysieke maatregel)	gelijkwaardig (fysieke maatregel)	gelijkwaardig (fysieke maatregel)
ETW-2	voorrangskruispunt (fysieke maatregel)	gelijkwaardig (fysieke maatregel)	gelijkwaardig (geen maatregel)
Solitair fietspad	voorrangskruispunt (geen maatregel)	voorrangskruispunt (geen maatregel)	voorrangskruispunt (geen maatregel)

Kruispuntmaatregelen op een GOW worden uitgevoerd als drempel vlak voor het kruispunt met een bijbehorende snelheidsbeperking. Kruispuntmaatregelen tussen kruisende ETW's worden normaliter als plateau uitgevoerd. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk in het geval

van verwachte trillingshinder door bebouwing in de directe omgeving. In dat geval kunnen versmallingen, asverspringingen of flexdrempels toegepast worden.

5.2 Uitgangspunten weginrichting HHSK

Naast de EHK hanteert HHSK de volgende uitgangspunten voor de inrichting van haar wegen. De basis hiervoor wordt gevormd door CROW-richtlijnen. Het betreft onderwerpen waarover in de EHK geen uitspraken worden gedaan of waar wordt afgeweken van de CROW-richtlijnen.

Landelijke uitstraling

De Krimpenerwaard heeft een landelijke uitstraling. Behoud hiervan wordt door hogere overheden gestimuleerd. HHSK probeert deze uitstraling te behouden en is niet voornemens onverharde wegen en zogenaamde tweesporenpaden te verharden, tenzij dit uiterste noodzaak is.

Fietsstroken

HHSK past geen fietsstroken toe. Gezien de parkeerdruk en het ontbreken van parkeervoorzieningen is dit niet wenselijk, omdat het op deze stroken verboden is te parkeren of stil te staan.

Suggestiestroken

Op wegen waar veel fietsverkeer voorkomt, worden suggestiestroken toegepast. Suggestiestroken tonen de fietser de meest gewenste plek op de weg en attendeert de andere weggebruikers op de aanwezigheid van deze verkeersstroom. Er worden geen fietssymbolen aangebracht. Op wegen met een verzamel functie (< 2.500 mvt/etm) worden de stroken in rood asfalt uitgevoerd. Dit is in afwijking van de CROW-richtlijnen, waar een rode kleur alleen wordt voorbehouden aan fietsstroken. De richtlijnen schrijven een (vrijliggend) fietspad voor bij een intensiteit vanaf 2.500 mvt/etm, hiervoor is echter onvoldoende ruimte. Gezien de verkeerssituatie is het noodzakelijk aandacht voor de fietser te vragen wat het toepassen van een afwijkende kleur rechtvaardigt. Hierdoor treedt er tevens minder bermschade op en neemt de rijsnelheid af.

Markering

Markering bestaat uit thermoplastisch materiaal. Dit zorgt voor extra zichtbaarheid in ongunstige weersomstandigheden. Gezien de langere levensduur blijft de belijning langer zichtbaar. Tevens heeft thermoplast een hoger reliëf waardoor het berijden van de markering voelbaar is, wat attentieverhogend werkt.

Zone overgangen

Op een overgang naar een andere wegcategorie, c.q. zone met een andere toegestane maximum snelheid, moet een poortconstructie aanwezig zijn. De minimuminrichting bestaat uit zogenaamde komframes, dubbele dwars-markering en een snelheidsaanduiding als figuratie op het wegdek. Informatie over beperkingen in gewicht, breedte en hoogte wordt middels bebording in het frame aangegeven. Bij een overgang van een 60 km/u zone naar een 30 km/u zone wordt de zone overgang uitgevoerd als verkeersmaatregel in de vorm van een plateau.

Bewegwijzering

Bewegwijzering moet eraan bijdragen dat het grootste deel van het verkeer de meest gewenste route volgt naar zijn bestemming. Dit over wegen die daar ook voor zijn ingericht. Verkeer wordt daarom zoveel mogelijk via GOW of bij gebrek daaraan via een ETW-1 naar de kernen geleid.

Routes openbaar vervoer

Bij de inrichting van wegen wordt rekening gehouden met de routes waar opbaar vervoer in de vorm van lijnbussen gebruik van maken. Indien mogelijk wordt de doorstroming van openbaar vervoer niet gehinderd. De buurtbus wordt niet gefaciliteerd.

Haltes Openbaar vervoer

Op de GOW stoppen de bussen bij een halte naast de rijbaan en op een ETW stoppen bussen op de rijbaan bij een bushalte. De haltes waar de lijnbussen komen, moeten toegankelijk worden ingericht. Indien het aantal instapbewegingen beperkt is, worden de richtlijnen van het CROW niet toegepast. De inrichting bestaat hier uit een klein plateau naast de rijbaan. De haltes waar buurtbussen rijden, worden in het geheel niet ingericht, aangezien de buurtbussen reeds extra toegankelijk zijn.

Bebording

Het HHSK wilt zo min mogelijk bebording langs de weg. Enerzijds om zo min mogelijk obstakels in de berm te hebben, anderzijds om verwarring door de grote hoeveelheid bebording te voorkomen.

Parkeren

Op alle erftoegangswegen mag worden geparkeerd tenzij dit in verband met de verkeersveiligheid expliciet is verboden. Er gelden parkeerverboden op onoverzichtelijke locaties. Deze locaties zijn voornamelijk plekken waar de zichtafstand kleiner is dan de stopafstand.

Pechvoorziening

Er worden langs de GOW geen pechvoorzieningen aangebracht. De wegvakken die als zodanig zijn gecategoriseerd, hebben een beperkte lengte. Hierdoor is het niet noodzakelijk om maatregelen te treffen.

Wettelijke snelheid

De maximumsnelheid op de GOW bedraagt 80 km/u. Voor ETW is dit 60 km/u. Op gevaarlijke en/of onoverzichtelijke kruispunten wordt op GOW de snelheid verlaagd naar 50 km/u. Op ETW is dit 30 km/u. Naast een aangepaste snelheid worden op deze locaties snelheidsremmende maatregelen genomen. Tot het inrichten van 30 km/uur zones op ETW buiten de bebouwde kom wordt alleen in bijzondere situaties besloten. Gedacht moet worden aan schoolomgevingen of locaties met veel oversteekbewegingen.

Kruispuntmaatregelen

Kruispuntmaatregelen worden op alle kruispunten toegepast. Deze maatregelen worden uitgevoerd in de vorm van een plateau of drempels op de kruisende wegvakken direct voor de kruising.

Voorrang

Bij kruisende GOW's wordt de voorrang geregeld. Wegen die een GOW kruisen moeten voorrang op deze wegcategorie verlenen. Bij kruisende wegen van de categorieën ETW-1 en ETW-2 wordt de voorrang niet geregeld. Hierop zijn uitzonderingen mogelijk, als de hoeveelheid verkeer op de kruisende weg sterk afwijkt of het zicht op de kruisende weg beperkt is. Gesloten verklaarde wegen, fietspaden en niet gecategoriseerde wegen moeten voorrang verlenen op de weg die ze kruisen.

Snelheidsremmende maatregelen

Snelheidsremmende maatregelen worden toegepast op ETW. Dit kan in de vorm zijn van drempels, plateaus of wegversmallingen. De afmetingen en het type maatregel wordt afgestemd op de verkeersstromen die van de weg gebruik maken. Ook wordt rekening gehouden met aanwezige bebouwing, zodat eventuele trillings- of geluidshinder zoveel mogelijk wordt beperkt.

Passeerplaatsen

De wegen van HHSK zijn in veel gevallen smal, zodat verkeer in tegengestelde richtingen elkaar niet kan passeren. Om dit toch mogelijk te maken worden er zogenaamde passeerplaatsen aangelegd. De passeerplaatsen worden aangeduid met belijning en verkeerszuilen (groen-wit). Door passeerplaatsen toe te passen is het mogelijk om wegen in te richten met een wegbreedte die gelijk (of smaller) is aan de minimaal aanbevolen maten in de CROW-richtlijnen. CROW stelt een herkenbare inrichting boven de maatvoering.

Een passeerplaats kan ook als verbreding van het asfalt aan beide zijden van de weg worden uitgevoerd. De CROW-richtlijn schrijft voor dat over een lengte van minimaal 20 m een asfaltbreedte van 5 m moet worden aangelegd. In de Krimpenerwaard kan met name de lengte door fysieke beperkingen en landschappelijke overwegingen slechts in uitzonderingsgevallen worden gerealiseerd. Gezien de verkeersintensiteiten kan worden volstaan met een beperktere maatvoering. Het streven is een lengte van 15 m en een breedte van 4,5 m.

5.3 Inrichtingsvarianten wegen HHSK

Op grond van de landelijke uitgangspunten en de aanvullende uitgangspunten van HHSK is voor ieder wegtype een of meerdere inrichtingsvarianten opgesteld.

GOW

Voor de GOW is één variant vastgesteld, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Eigenschappen	GOW Variant 1
Asfaltbreedte	6,6 m – 7,5 m
Rijloper	2,75 m
Berm	1 m
Maximum snelheid	80 km/u
Suggestiestroken	Geen
Drempels	Geen, behalve als kruispuntmaatregel
Wegversmallingen	Geen
Passeerplaatsen	Geen
Kantmarkering	Onderbroken, 3-3 (breedte 15 cm)
Asmarkering	Dubbel, ononderbroken (breedte 15 cm en tussenruimte minimaal 20 cm)
Voorrang	Voorrang op alle ETW en fietspaden

Om conflicten op de kruisingen te voorkomen, wordt de snelheid plaatselijk beperkt tot 50 km/u (RVV bord A01). Dit wordt ondersteund door drempels aan te leggen op 30 m vóór de kruising op de toevoerende rijstrook. De drempels hebben de vorm van een trapezium, zijn 12 cm hoog en hebben een oprit-plateau-afrit-verhouding van 4,8-2,4-4,8 m [CROW publicatie 164a, pagina 16].

Langs de GOW wordt een parallelvoorziening aangebracht voor (brom)fietsers. Landbouwverkeer wordt op de hoofdrijbaan voorzien. Inhalen van deze verkeersdeelnemers is toegestaan waar de verkeerssituatie dit toelaat en wordt aangegeven door middel van bebording (RVV bord F01 met onderbord 'uitgezonderd tractoren') en onderbroken asmarkering (9-3).

ETW-1

Voor de ETW-1 zijn de volgende drie varianten van de weginrichting bepaald.

Eigenschappen	ETW-1 Variant 1	ETW-1 Variant 2	ETW-1 Variant 3
Wegbreedte	5,5 – 6,5 m	4,5 – 6 m	3,7 – 4,5 m
Rijloper	3 - 3,5 m	2,5 – 3 m	3,7 – 4,5 m
Suggestiestroken	1,25 - 1,5 m, rood (markering 1-1)	1 - 1,5 m (markering 1-1)	Geen
Maximum snelheid	60 km/u	60 km/u	60 km/u
Drempels	passeersnelheid 50 – 60 km/u, sinus 8 cm (of 12 cm) flexdrempel mogelijk	passeersnelheid 50 – 60 km/u, sinus 8 cm (of 12 cm) flexdrempel mogelijk	passeersnelheid 50 – 60 km/u, sinus 8 cm (of 12 cm)
Wegversmallingen	Alleen op plaatsen waar passeren gevaarlijk is	Alleen op plaatsen waar passeren gevaarlijk is	Alleen op plaatsen waar passeren gevaarlijk is
Passeerplaatsen	Geen	Geen	lengte 15 m, totale wegbreedte 5 m, met verkeerszuil
Kantmarkering	Geen	Geen	Onderbroken, 3-1, 30 (10-50) uit kant asfalt; bij passeerplaatsen doorgetrokken
Asmarkering	Geen, eventueel in onoverzichtelijke boegen, doorgetrokken	Geen, eventueel in onoverzichtelijke boegen, doorgetrokken	Geen, eventueel in onoverzichtelijke boegen, doorgetrokken
Voorrang	Voorrang op ETW-2 en fietspaden	Voorrang op ETW-2 en fietspaden	Voorrang op ETW-2 gesloten en fietspaden

De varianten worden met name toebedeeld op basis van het aantal verkeersbewegingen en de beschikbare rijbaanbreedte. Variant 1 en 2 worden toegepast bij meer dan 2.500 mvt/etm. Voor variant 1 wordt gekozen als de weg een belangrijke fietsroute is en de rijbaanbreedte groter is dan 5,5 m. Variant 3 wordt toegepast op de smallere wegvakken en bij een laag aantal verkeersbewegingen. Er wordt terughoudend omgegaan met het verbreden van de rijbaan om aan de inrichtingseisen van een bepaalde variant te kunnen voldoen.

HHSK houdt een minimale wegbreedte aan van 3,7 m. Dit is afwijking van de CROW richtlijn van 4,2 m voor ETW-1. Dit is mogelijk omdat in de Krimpenerwaard langs de ETW-1 op regelmatige afstand passeerplaatsen zijn aangebracht. Passeerplaatsen worden om de 150 – 300 m aangebracht.

Op de ETW-1 worden drempels aangelegd conform de aanbevelingen van het CROW [publicatie 172 pagina 16]. Indien een drempel is gewenst, maar voor aanwezige

verkeersstromen (openbaar vervoer, vrachtverkeer) of bebouwing hinder oplevert, kan als alternatief een flexdrempel worden toegepast. Gezien de kosten wordt hier terughoudend mee om gegaan. De in het gebied aanwezige bruggen worden ingericht als snelheidsremmende maatregel door taludmarkering aan te brengen. Aan de inrichting van een brug als snelheidsremmende maatregel worden verder geen eisen gesteld.

Wegversmallingen worden beperkt toegepast. Ze worden alleen toegepast waar het noodzakelijk is om de verkeerssituatie te benadrukken, zoals in smalle onoverzichtelijke bochten op de dijk, of bij objecten in de berm. De wegversmallingen worden bij voorkeur



Foto passerplaats

gecombineerd met een drempel. Voorrang wordt niet geregeld, zodat verkeer uit beide richtingen snelheid moet minderen. Bij voorkeur worden de fietsers langs de snelheidsremmende maatregel geleid. De breedte van deze bypass is bij voorkeur 1,5 m (minimaal 1,25 m).

Er worden geen eisen gesteld aan de onderlinge afstand van snelheidsremmende maatregelen. In de richtlijnen van CROW wordt gesproken over afstanden tussen de 150 en 300 m. Gezien de aanwezige bebouwing langs wegen, grondslag van het gebied en de hoeveelheid landbouw verkeer is dit niet wenselijk. Door de veelal smalle wegen, aanwezigheid van bruggen en bochtige tracés is het nemen van extra maatregelen beperkt noodzakelijk. Snelheidsremmende maatregelen worden in principe alleen toegepast bij kruisende wegen, op rechtstanden en daar waar de V85 hoger is dan 60 km/u.

De voorrang wordt zoveel mogelijk geregeld conform de richtlijnen van het CROW. Voor een ETW betekent dit een gelijkwaardige kruising. Hiervan wordt afgeweken als een kruisende weg gesloten is verklaard voor motorvoertuigen middels het RVV bord C06 of C12. Het verschil in verkeerspatroon tussen opengestelde wegen en gesloten verklaarde wegen is te groot voor een gelijkwaardige kruising. Bij aansluitende wegen van een lagere categorie op onoverzichtelijke locaties wordt de voorrang eveneens geregeld. De voorrang wordt geregeld middels bebording.

ETW-2

Voor de ETW-2 zijn de volgende twee varianten van de weginrichting bepaald.

Eigenschappen	ETW-2 Standaard	ETW-2 Gesloten
Wegbreedte	2,5 – 4,5 m	2,5 – 4,5 m
Rijloper	2,5 – 4,5 m	2,5 – 4,5 m
Suggestiestroken	Geen	Geen
Maximum snelheid	60 km/u	n.v.t. (onthefinghouders 30 km/u)
Drempels	passeersnelheid 50 – 60 km/u, sinus 8 cm (of 12 cm)	Geen
Wegversmallingen	Alleen op plaatsen waar passeren gevaarlijk is	Geen
Passeerplaatsen	lengte 10 - 15 m, totale wegbreedte 4,5 - 5 m, met verkeerszuil	lengte 10 - 15 m, totale wegbreedte 4,5 - 5 m
Kantmarkering	Geen; wel bij passeerplaatsen (doorgetrokken).	Geen
Asmarkering	Geen	Geen
Voorrang	Voorrang wordt verleend aan GOW, ETW-1 en ETW-2 Standaard.	Voorrang wordt verleend aan ETW- 1 en ETW-2 Standaard.

Het verschil in toepassing van beide varianten is gelegen in de openstelling van de weg. Als een weg gesloten verklaard is voor gemotoriseerd verkeer middels RVV bord C06 of C12 wordt voor variant 2 gekozen. In de praktijk gaat het hierbij om wegen die hoofdzakelijk een functie hebben ten behoeve van de ontsluiting van landbouwpercelen.

De richtlijnen voor passeerplaatsen, drempels, wegversmallingen en voorrang zijn gelijk aan die van de ETW-1. De ononderbroken kantmarkering wordt 10 m voor en na de passeerplaats doorgezet. Passeerplaatsen worden om de 200 - 350 m aangelegd.

(Brom)Fietspaden

Voor de brom(fietspaden) zijn de volgende drie varianten van de weginrichting bepaald.

Eigenschappen	Fietspad Landbouw	Fietspad Utilitair	Fietspad Recreatief
Wegbreedte	3,5 m – 4 m	3 m - 3,5 m	2,5 m – 3 m
Passeerplaatsen	lengte 15 m, totale wegbreedte 4 m,	Geen	Geen
Kantmarkering	Geen; wel bij passeerplaatsen (ononderbroken)	Geen	Geen
Asmarkering	Onderbroken markering (30-270)	Onderbroken markering (30-270)	Onderbroken markering (30-270)
Voorrang	Geen	Geen	Geen
Bromfietzers toegestaan	Ja	Ja	Nee

Het verschil tussen de varianten wordt bepaald door het gebruik van het fietspad/bromfietspad. Indien landbouwverkeer op het fietspad is toegestaan (aangegeven middels onderbord), wordt voor de eerste variant gekozen. Als het fietspad een belangrijke fietsroute vormt voor woon-werkverkeer of als schoolroute wordt gekozen voor variant 2. De overige fietspaden worden ingericht conform variant 3.

Het aantal passeerplaatsen wordt afgestemd op de wegvaklengte en de hoeveelheid landbouwverkeer dat gebruik maakt van het fietspad. De ononderbroken kantmarkering wordt 10 m voor en na de passeerplaats doorgezet.

Op de recreatieve fietspaden worden bromfietzers niet toegestaan, aangezien deze fietspaden veelal in stiltegebieden zijn gelegen.

5.4 Toedeling inrichtingsvarianten

Op grond van de categorisering, hoofdverkeersstromen en verkeersintensiteiten zijn de verschillende inrichtingsvarianten toegedeeld aan de wegvakken. Dit is weergegeven op de kaart in **bijlage 8**. Bij de toedeling is beperkt rekeninggehouden met de daadwerkelijke fysieke situatie van het wegvak. Het is daarom mogelijk dat een wegvak niet zondermeer kan worden ingericht conform de eisen die voor de inrichtingsvariant zijn opgesteld. In deze situaties moet worden bekeken of het wenselijk is om de fysieke inrichting van het wegvak te veranderen of een kleinere maatvoering te accepteren. Dit moet per situatie worden beoordeeld. Het creëren van een zo verkeersveilig mogelijke oplossing is hierbij het uitgangspunt.

5.5 Uitvoering

Op basis van de toegedeelde inrichtingsvarianten moet de inrichting van een deel van de wegen moeten worden aangepast. Dit is niet nader uitgewerkt in dit categoriseringsplan. De prioritering en noodzakelijke aanpassingen worden verder uitgewerkt in de investeringenplanning van de wegen. De kosten die hiermee zijn gemoeid, worden in deze planning meegenomen.

Een beperkt deel van de maatregelen wordt tijdens het regulier onderhoud meegenomen en van hieruit bekostigd. Voorwaarde hierbij is dat de kosten voor de maatregel beperkt zijn. Het zal in principe alleen gaan om het aanbrengen van belijning en verkeersremmende maatregelen die zonder aanvullende uitvoeringsmaatregelen kunnen worden aangelegd.

Voor de korte termijn worden de maatregelen uitgevoerd die gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid op die wegen waar het verbeteren van de verkeersveiligheid noodzakelijk is. Maatregelen die zijn gericht op het verbeteren van de mobiliteit worden voor de lange termijn in de planning opgenomen. Uitvoering van deze maatregelen vindt in overleg plaats met aansluitende wegbeheerders, waarbij het punt van medefinanciering wordt meegenomen. Deze werkwijze past binnen de visie van HHSK ten aanzien van de

wegentaak. In deze visie is beschreven dat de wegentaak op termijn moet worden overgedragen en dat tot die tijd het uitvoeren van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren prioriteit krijgen.

Door de noodzakelijk aanpassingen uit te voeren tijdens gepland onderhoud of investeringsprojecten wordt het meest kosteneffectief gewerkt. De totale uitvoeringsduur van de maatregelen komt hiermee theoretisch op 20 jaar. Een groot deel van de maatregelen gericht op Duurzaam Veilig en de EHK zal echter binnen 10 jaar worden uitgevoerd. Dit past binnen de landelijk afspraken dat de EHK voor 2020 is uitgevoerd.

Bijlagen

Bijlage 1 – Begrippen en afkortingen

BUBEKO – Buiten de bebouwde kom.

BIBEKO – Binnen de bebouwde kom.

CROW – Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
De CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) biedt technische en specialistische kennis aan in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen. Deze worden in boekvorm (zogenaamde publicaties) uitgegeven. Bij gerechtelijke procedures kunnen deze CROW-richtlijnen een rol spelen.

Discussieweg – Term die in dit rapport wordt gehanteerd voor een weg waarvan de subcategorisering (§ 4.1) niet onderscheidend is en daarom een nadere uitwerking (§ 4.3) nodig heeft om tot een definitieve categorisering te komen.

Duurzaam Veilig – Een concept wat ontwikkeld is in de jaren '90, met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 2 en bijlage 3 is dit concept nader beschreven.

DV – Duurzaam Veilig, voor een nadere uitleg zie hierboven.

Discussieweg – Weg waaraan niet zonder nadere afweging een wegcategorie kan worden toegekend. Op basis van de verschillende kenmerken komt niet eenduidig een wegcategorie naar voren.

Essentiele HerkenbaarheidsKenmerken – Kenmerken voor Duurzaam Veilige wegen die moeten bijdragen aan het herkenbaarder maken van de wegcategorie en daarmee aan de ter plaatse geldende maximum snelheid. Hierbij wordt de markering aangepast aan de juiste wegcategorie. Een uniforme inrichting draagt bij aan de verkeersveiligheid.

EHK – Essentiele HerkenbaarheidsKenmerken, voor een nadere uitleg zie hierboven.

Erftoegangsweg - Wegtype dat als doel heeft om erven bereikbaar te maken. Het overgrote deel van de wegen van HHSK vallen in deze categorie.

ETW – Erftoegangsweg, voor een nadere uitleg zie hierboven.

ETW-1 – Erftoegangsweg type 1, erftoegangsweg met verzamelfunctie. Dit wil zeggen dat er verkeer van deze weg gebruik maakt, zonder een bestemming langs deze weg te hebben. Het verkeer moet gebruik maken van de weg om op het bovenliggend weggennet te komen.

ETW-2 – Erftoegangsweg type 2, erftoegangsweg met overwegend verblijfsfunctie. Dit wil zeggen dat er overwegend verkeer van de weg gebruik maakt dat een bestemming heeft langs deze weg.

Gebiedsontsluitingsweg - Wegtype dat als doel heeft om wegen van lagere orde (erftoegangswegen) te verbinden met wegen van een hogere orde (stroomwegen). Het gaat hier met name om de provinciale wegen.

GOW – Gebiedsontsluitingsweg, voor een nadere uitleg zie hierboven.

Km/u – Kilometer per uur

Mvt/etm – Motorvoertuigen per etmaal, het aantal auto's dat gemiddeld gebruik maakt van een bepaald wegvak. De intensiteit van een weg wordt hiermee uitgedrukt.

Stroomweg - Wegtype dat als doel heeft om grote hoeveelheden verkeer in een korte tijd met hoge snelheid in eenzelfde richting te verplaatsen. Met name snelwegen vallen onder dit wegtype.

SW – Stroomweg, voor een nadere uitleg zie hierboven.

V85 – 85 percentielwaarde, norm die de snelheid aangeeft die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en wordt uitgedrukt in kilometer per uur. De streefwaarde is de maximumsnelheid die op een bepaald wegvak geldt.

ZWR – N207 - Zuidwestelijke Randweg Gouda

Bijlage 2 – Basisgegevens wegvakken

Wegnr	Vaknr	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Breedte
1010	010	Schuwacht	bord einde bbk	hmp 16,0	1.190	5,8
1010	020	Schuwacht	hmp 16,0	hmp 14,9 bbk Lkk	1.086	5,8
1020	010	Opperduit	bbk Lekkerkerk	hmp 12,6	1.003	5,8
1020	020	Opperduit	hmp 12,6	hmp 11,6	1.000	5,8
1020	030	Opperduit	hmp 11,6	hmp 10,6	1.000	5,8
1020	040	Opperduit	hmp 10,6	hmp 9,543 ggr	1.057	5,8
1030	010	Lekdijk West	hmp 9,5	hmp 8,6	957	5,8
1030	020	Lekdijk West	hmp 8,6	hmp 7,7	900	5,8
1030	030	Lekdijk West	hmp 7,7	hmp 6,8	900	5,8
1030	040	Lekdijk West	hmp 6,8	hmp 6,0	800	5,8
1040	010	Lekdijk Oost	hmp 5,257 bbk	overgang deklaag	447	5,8
1040	020	Lekdijk Oost	overgang dek aag	hmp 4,562 bbk	259	5,8
1050	010	Hogedijk	hmp 3,7 bbk	hmp 2,8	945	5,8
1050	020	Hogedijk	hmp 2,8	hmp 1,9	900	5,8
1050	030	Hogedijk	hmp 1,9	hmp 1,1	800	5,8
1060	010	Lekdijk	hmp 1,100 ggr	hmp 0,051 bbk	1.049	4,7
1070	010	IJsseldijk	hmp 26,192	hmp 27,150	958	6,0
1080	010	IJsseldijk West (OUD)	hmp 27,1	hmp 27,8	646	6,0
1080	020	IJsseldijk West (OUD)	hmp 27,8	hmp 28,1	345	6,0
1080	030	IJsseldijk West (OUD)	hmp 28,145	hmp 28,300	158	6,0
1090	010	IJsseldijk Noord	hmp 28,920	hmp 30,0	1.080	5,5
1090	020	IJsseldijk Noord	hmp 30,0	hmp 31,0	1.000	5,0
1090	030	IJsseldijk Noord	hmp 31,0	hmp 32,0	1.000	5,8
1090	040	IJsseldijk Noord	hmp 32,0	kop van Lageweg, west	569	5,3
1090	050	IJsseldijk Noord	kop van Lageweg, zuid	hmp 34,0	1.428	5,0
1090	061	IJsseldijk Noord	hmp 34,0	hmp 35,1	793	5,0
1090	062	IJsseldijk Noord	hmp 34,0	hmp 35,1	325	5,5
1100	010	Kattendijk	hmp 35,1	hmp 36,2	1.100	6,1
1100	020	Kattendijk	hmp 36,2	hmp 37,3	1.133	5,8
1110	010	Middelblok	hmp 38,0	hmp 38,9	900	6,0
1110	020	Middelblok	hmp 38,9	Beijersche Weegje	1.056	6,0
1115	010	Veerstalblok	Beijersche Weegje	hmp 40,7 ggr	762	6,0
1120	010	Kerkweg (OUD)	Zijdeweg Zuidzijde	huisnr.141	744	4,4
1120	020	Kerkweg (OUD)	huisnr. 141	Tiendweg-Oost	873	4,4
1120	030	Kerkweg (OUD)	Tiendweg oost	kruising	60	5,3
1120	040	Kerkweg (OUD)	Zijdeweg	bbk Ou erkerk	147	6,0
1130	010	Lageweg	IJsseldijk Noord	bbk Lageweg	77	5,6
1130	020	Lageweg	bbk Lageweg	IJsseldijk Noord	572	5,6
1140	010	Hemstoep	Lekdijk	drempel prov.weg	192	5,5
1150	010	Capellelaan	prov.weg	bbk Ammerstol	380	6,0
1160	010	Zuidbroekse Opweg	prov.weg	Zuidbroek	726	5,3
1160	020	Zuidbroekse Opweg	Zuidbroek	Weidebloemstraat	825	5,3
1160	030	Zuidbroekse Opweg	Weidebloemstraat	Oosteinde	578	5,3
2010	010	Schaapjeszijde	Wellepoort	Nesse Tiendweg	1.238	3,3
2010	020	Schaapjeszijde	Nesse Tiendweg	IJsseldijk Noord	1.074	3,3
2020	010	Wellepoort	Achterbroek	haakse bocht	675	3,3
2020	020	Wellepoort	haakse bocht	Schaapjeszijde	443	3,3
2040	010	Kerkweg (BKW)	bbk Berkenwoude	brug	158	3,3
2040	020	Kerkweg (BKW)	brug	Graafkade West	531	3,3
2040	030	Kerkweg (BKW)	Graafkade West	Graafkade Oost	108	3,3
2040	040	Kerkweg (BKW)	Graafkade Oost	Achterbroek	426	3,3

Wegnr	Vaknr	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Breedte
2050	010	Achterbroek	Wellepoort	Achterbroek nr. 12	1.068	3,5
2050	020	Achterbroek	Achterbroek nr. 12	Achterbroek nr. 91	963	3,9
2050	030	Achterbroek	Achterbroek nr. 91	Achterbroek nr. 117	1.097	3,9
2050	040	Achterbroek	Achterbroek nr. 117	Beijerscheweg Zuid	462	3,5
2070	010	Beijerscheweg Zuid	Schenkel ggr	huisnr. 59	800	3,8
2070	020	Beijerscheweg Zuid	huisnr. 59	huisnr. 23a	807	4,0
2070	030	Beijerscheweg Zuid	huisnr. 23a	prov.weg	836	4,0
2080	010	Beijerscheweg Noord	gem gr. Schenkel	huisnr 44a	1.092	2,6
2080	020	Beijerscheweg Noord	huisnr. 44a	Beijerscheweg Zuid	1.061	2,8
2090	010	Oosteinde	eind Schenkel	bbk Berkenwoude	504	4,7
2100	010	Westeinde	fietspad Molenvliet	huisnr. 64	876	4,3
2100	020	Westeinde	huisnr. 64	bbk Berkenwoude	839	4,3
2110	010	Oudelandseweg	Loetweg	fietspad Molenvliet	546	4,0
2120	010	Loetweg	Loetfietspad	Achterkade	433	4,3
2120	020	Loetweg	Achterkade	Oudelandseweg	480	4,3
2130	010	Benedenkerkseweg Noord	prov.weg	huisnr. 106	1.050	4,3
2130	020	Benedenkerkseweg Noord	huisnr. 106	begin Benedenheul	1.036	4,3
2140	010	Benedenheulseweg	eind Benedenkerkseweg	huisnr. 21a	1.057	4,3
2140	020	Benedenheulseweg	huisnr. 21	Schenkel	1.033	4,3
2150	010	Schenkel	eind Benedenheulsew	begin Oost inde	395	4,3
2160	010	Bilwijkerweg	West Vlieterdijk	Bergvliet	895	3,1
2160	020	Bilwijkerweg	Bergvliet	huisnr. 12	916	3,1
2160	030	Bilwijkerweg	huisnr. 12	bbk Stolwijk	790	3,1
2170	010	West Vlieterdijk	Bonrepas	bbk Vlist	540	4,5
2170	020	West Vlieterdijk	bbk Vlist	huisnr. 34	1.055	4,8
2170	030	West Vlieterdijk	huisnr. 34	huisnr. 15	1.009	4,8
2170	040	West Vlieterdijk	huisnr. 15	huisnr. 5	1.139	4,8
2170	050	West Vlieterdijk	huisnr. 5	bbk Haastrecht	501	4,8
2180	010	Franse Kade	Opweg	West Vlieterdijk	1.688	5,3
2190	010	Opweg (SCH)	Franse Kade	brug	575	4,6
2190	020	Opweg (SCH)	brug	Vlieterweg	752	4,6
2190	030	Opweg (SCH)	Vlieterweg	bbk Schoonhoven	340	4,1
2200	010	Tussenlanen	bbk Bergambacht	huisnr. 28	1.004	4,3
2200	020	Tussenlanen	huisnr. 28	Be gweg	806	4,3
2205	010	Bovenberg	Bergweg	huisnr. 92	946	4,3
2205	020	Bovenberg	huisnr. 92	Franse Kade	888	4,3
2210	010	Tiendweg (KRI)	ggr Kr. a.d. IJ.	hart hoogsp.leid.	823	4,0
2210	020	Tiendweg (KRI)	hart hoogsp.leid.	Molenweg	992	4,0
2210	030	Tiendweg (KRI)	Molenweg	bbk Kr. a.d. Lek	633	4,0
2220	010	Tiendweg West (LKK)	bbk Kr. a.d. Lek	huisnr. 41	1.128	3,8
2220	020	Tiendweg West (LKK)	huisnr. 41	bbk Lekkerkerk	1.055	3,8
2230	010	Benedenberg	eind Zuidbroek	huisnr. 79	973	3,6
2230	020	Benedenberg	huisnr. 79	Moeraswederik	965	3,6
2230	030	Benedenberg	Moeraswederik	prov.weg	951	3,8
2240	010	Zuidbroek	Opweg	huisnr. 143	708	3,6
2240	020	Zuidbroek	huisnr. 143	eind Benedenberg	680	3,6
3010	010	Tiendweg West (OUD)	ggr Kr. a.d. IJ.	hart hoogsp.leid.	534	2,5
3010	020	Tiendweg West (OUD)	hart hoogsp.leid.	Kerkweg	652	2,5
3020	010	Tiendweg Oost (OUD)	Kerkweg	brug huisnr. 8	679	2,6
3020	020	Tiendweg Oost (OUD)	brug huisnr. 8	brug huisnr. 10	1.100	2,6
3020	030	Tiendweg Oost (OUD)	brug huisnr. 10	Molenvliet	681	2,6
3030	010	Oudelandseweg	Kerkweg	huisnr. 10	1.068	3,3
3030	020	Oudelandseweg	huisnr. 10	Loetweg	1.100	3,3
3040	010	Nesse Tiendweg	IJsseldijk Noord	brug Molenvliet	1.406	2,2

Wegnr	Vaknr	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Breedte
3040	020	Nesse Tiendweg	brug Molenvliet	Schaapjeszijde	592	2,2
3050	010	Wetering West	80m W. Sm. Kampje	huisnr. 7	1.252	3,0
3050	020	Wetering West	huisnr. 7	Kerkweg	665	3,0
3060	010	Wetering Oost	Boezemweg	huisnr. 9	805	3,0
3060	020	Wetering Oost	huisnr. 9	huisnr. 3	787	3,0
3060	030	Wetering Oost	huisnr. 3	Hoekseweg	1.333	3,0
3060	040	Wetering Oost	Hoekseweg	Okkersekade	1.210	3,0
3070	010	Hoekseweg	Wetering Oost	Tiendweg Oost	796	3,0
3070	020	Hoekseweg	Tiendweg Oost	Opperduit	981	3,0
3080	010	Tiendweg Oost (LKK)	randweg bkk	onverhard	305	3,1
3090	010	Groene Kerkweg	onverhard	prov.weg	128	2,5
3100	010	Kadijk West	prov.weg	huisnr. 25	330	2,5
3100	020	Kadijk West	huisnr. 25	Moeraswederik	650	2,5
3110	010	Kadijkselaan	prov.weg	bbk Bergambacht	366	3,8
3115	010	Kadijk Oost	Kadijkselaan	Brug bij huisnr. 1	156	2,5
3115	020	Kadijk Oost	brug bij huisnr. 1	brug EZH-bos	925	2,5
3115	030	Kadijk Oost	brug EZH-bos	Bergweg	1.013	2,5
3115	040	Kadijk Oost	Bergweg	Bovenberg	1.222	2,5
3120	010	Koolwijkseweg	huisnr. 27	prov.weg	995	3,0
3120	020	Koolwijkseweg	huisnr. 12	huisnr. 27	672	3,0
3130	010	Schoonouwenseweg lang	Bergweg	huisnr. 30	969	3,1
3130	020	Schoonouwenseweg lang	huisnr. 30	Opweg Stolwijk	854	3,1
3135	010	Bergweg Noord	K. Schoonouwenseweg	L. Schoonouwenseweg	305	2,8
3140	010	Schoonouwenseweg kort	Bergweg	doodlopend	390	2,8
3150	010	Bergweg Zuid	prov.weg	Tussenlanen	725	2,5
3150	020	Bergweg Zuid	Tussenlanen	Kadijk Oost	641	2,5
3160	010	Benedenkerkseweg Zuid	prov.weg	huisnr. 113	1.071	3,0
3160	020	Benedenkerkseweg Zuid	huisnr. 113	doodlopend	1.007	3,0
3170	010	Bovenkerkseweg Noord	bbk Stolwijk	huisnr. 55a	702	2,7
3170	020	Bovenkerkseweg Noord	huisnr. 55a	doodlopend	487	2,7
3180	010	Bovenkerkseweg Zuid	doodlopend	huisnr. 94	932	3,0
3180	020	Bovenkerkseweg Zuid	huisnr. 94	bbk Stolwijk	567	3,0
3190	010	Bosweg	Beijerscheweg Zuid	begin onverhard	800	3,0
3200	010	L. Gouderakse Tiendweg	Schaapjeszijde	paal gasleiding	795	2,2
3200	020	L. Gouderakse Tiendweg	paal gasleiding	begin Mesh Track	751	2,2
3200	030	L. Gouderakse Tiendweg	begin Mesh Track	eind Mesh Track	200	2,2
3200	040	L. Gouderakse Tiendweg	eind Mesh Track	Snippejagerskade	308	2,2
3210	010	L. Gouderakse Tiendweg	Snippejagerskade	brug achter Z.H. landsch	895	2,2
3210	020	L. Gouderakse Tiendweg	brug achter Z.H. landsch	Beijersche Weegje	1.270	2,2
3220	010	K. Gouderakse Tiendweg	Beijersche Weegje	brug volkstuinten	1.100	2,5
3220	020	K. Gouderakse Tiendweg	brug volkstuinten	huisnr. 99	412	2,5
3220	030	K. Gouderakse Tiendweg	huisnr. 99	prov.weg	125	2,6
3230	010	Beijersche Weegje	L.Gouderakse Tiendweg	K.Gouderakse Tiendweg	305	2,5
3240	010	Beijersche Weegje	K.Gouderakse Tiendweg	IJsseldijk	515	2,8
3250	010	Smalle Kampje	Wetering West	begin betonstrook	90	4,3
3250	020	Smalle Kampje	begin betonstrook	eind betonstrook	473	3,0
3250	030	Smalle Kampje	eind betonstrook	Tiendweg West	42	4,3
3260	010	Molenweg	Tiendweg	bbk Kr. a.d. Lek	396	3,1
3270	010	Broekselaantje	Lekdijk	prov.weg	863	2,8
3280	010	Groene Weg	Bilwijkerweg	huisnr. 1	234	2,5
3290	010	Moeraswederik	Benedenberg	Kadijk West	590	2,5
3300	010	Commissarissenpad	Opweg	rioolzuivering	377	3,4
4010	010	Wetering West	eind verharding	doodlopend	740	1,2
4020	010	Tiendweg Oost	brug einde asfalt	Hoekseweg	2.078	1,6

Wegnr	Vaknr	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Breedte
4020	020	Tiendweg Oost	Hoekseweg	doodlopend	1210	1,6
4030	010	Kwakels	prov.weg parkeerplaats	doodlopend	391	1,2
4040	010	Kadijk West	Moeraswederik	doodlopend	1.000	1,2
4060	010	Bosweg	eind asfaltverharding	doodlopend	205	1,2
4070	010	Haastrechtse Tiendweg	brug	eind sporen	587	2,0
4080	010	Graafkade West	Kerkweg	doodlopend	971	1,2
4090	010	Graafkade Oost	Achterweg	doodlopend	1.366	1,2
4100	010	Beijersche Weegje (N)	L.Gouderakse Tiendweg	doodlopend	618	2,0
4105	010	Beijersche Weegje (Z)	Beijerscheweg Noord	doodlopend	680	1,2
4110	010	Ouderkerkse Landscheidng	Schaapjeszijde	doodlopend	1.319	1,2
4120	010	pad gemaal Achterbroek	gemaal	Achterbroek	376	2,0
5010	010	Zuidbroekse Opweg (fp)	prov.weg	Zuidbroek	759	3,0
5010	020	Zuidbroekse Opweg (fp)	Zuidbroek	gasstation	500	3,0
5010	030	Zuidbroekse Opweg (fp)	gasstation	Weidebloemstraat	315	3,0
5020	010	Franse Kade (fietspad)	Vlist	Bovenberg	1.674	3,0
5040	010	Krillpad	prov.weg	bbk Kr. a.d. Lek	704	2,5
5050	010	Kooipad	Tiendweg	eind fietspad	865	2,0
5060	010	Fietspad 16	ggr Ouderkerk	fietspad 18	617	3,0
5070	010	Fietspad 18 west	ggr Ouderkerk	Loetweg	2.008	3,0
5080	010	Fietspad 18 oost	Loetweg	fietspad 16	772	2,6
5080	020	Fietspad 18 oost	fietspad 16	Zuidbroekse Opweg	1.598	2,6
5085	010	Fietspad kijfhoeksekade	Begin fietspad	500 meter verder	425	2,7
5085	020	Fietspad kijfhoeksekade	500 meter na begin fp	Begin bocht N210	531	2,7
5085	030	Fietspad kijfhoeksekade	Begin bocht N210	Kruispunt fp Oostkade	476	2,7
5086	011	Fietspad Oostkade	Aansluiting tunnel N210	bocht bij watergang	285	2,7
5086	021	Fietspad Oostkade	bocht bij watergang	Kruispunt fp Oostkade	454	2,7
5086	031	Fietspad Oostkade	Kruisng fp Kijfhoeksekade	Brug over Loet	119	2,7
5086	041	Fietspad Oostkade	Brug over Loet	Kruispunt Zuidbroek	403	2,7
5087	011	Fietspad Reevlietpad	Kruispunt Zuidbroek	Dwarswatergang w-zijde	556	2,7
5087	021	Fietspad Reevlietpad	Dwarswatergang w.zijde	Bocht	440	2,7
5087	031	Fietspad Reevlietpad	Bocht	Brug over watergang	393	2,7
5087	041	Fietspad Reevlietpad	Brug over watergang	Kruising Koolwijkseweg	436	2,7
5088	010	Koolwijkseweg	eind asfaltverharding	Einde fietspad	910	2,4
5090	010	Okkerskade	Wetering Oost	prov.weg	780	2,2
5100	010	Breekkade	Begin fietspad	Tiendweg West	1.140	3,0
5100	020	Breekkade	Tiendweg West	prov.weg	1.280	3,0
5110	010	Fietspad Krimpenerbosweg	Krimpenerbosweg	Edisonstraat	557	3,0
5135	010	Fietspad Kerkweg	Kerkweg	prov.weg	190	3,0
5140	010	Molenvliet	ggr Nederlek	Oudelandseweg	389	2,8
5140	020	Molenvliet	Oudeland eweg	Tiendweg Oost	1.218	2,8
5140	030	Molenvliet	Tiendweg Oost	Molenplaats	942	2,8
5140	040	Molenvliet	Molenplaats	Nesse Tiendweg	976	2,8
5150	010	Snippejagerskade	bbk Gouderak	L.Gouderakse Tiendweg	743	2,4
5150	020	Snippejagerskade	L.Gouderakse Tiendweg	Gouder. Landscheiding	660	2,4
5160	010	Snippejagerskade	Gouder. Landscheiding	Achterbroek	653	2,2
5170	010	Nieuwlandsekade	IJsseldijk	brug	89	1,9
5180	010	Geerpad	Bergweg	Geervliet	350	3,0
5180	020	Geerpad	Geervliet	bbk Vlist	992	2,6
5190	010	Fietspad Bergweg	Kadijk Oost	ggr Bergambacht	755	2,4
5190	020	Fietspad Bergweg	ggr Berg mbacht	K. Schoonouwen	630	2,4
5250	010	Fietspad Lansing Zuid	bbk Krimpen	Krimpenerbosweg	1.741	2,0
5310	010	Fietspad Sluisvliet	Toepad	Tiendweg (KRI)	476	2,0
5310	020	Fietspad Sluisvliet	Tiendweg (KRI)	Fietspad Stormpolderbos	236	2,0
5310	030	Fietspad Sluisvliet	Fietspad Stormpolderbos	Fietspad de Noord	125	2,0

Wegnr	Vaknr	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Breedte
5310	040	Fietspad Sluisvliet	Fietspad de Noord	Kruising met Sluisvliet	551	3,0
5310	050	Fietspad Sluisvliet	Kruising met Sluisvliet	Fietspad Surfplas	1.051	3,0
5310	060	Fietspad Sluisvliet	Fietspad Surfplas	Krilpad	902	3,0
5320	010	Fietspad Stormpolderbos	Fietspad Sluisvliet	Fietspad N210	343	2,0
5330	010	Fietspad de Noord	de Noord	Tiendweg (KRI)	403	2,0
5330	020	Fietspad de Noord	Tiendweg (KRI)	Tiendweg (KRI)	135	2,0
5340	010	Fietspad Surfplas	Fietspad Sluisvliet	Parkeerplaats surfplas	390	1,5
5350	010	Fietspad Lekbos	bbk Krimpen ad Lek	Prov. weg N477	543	2,5
6000	010	Wetering West	einde verharding	doodlopend	200	
6020	010	Groene Kerkweg	einde verharding	doodlopend	1665	
6030	010	Bovenkerkseweg Noord	einde verharding	doodlopend	333	
6040	010	Beijersche Weegje	einde verharding	begin verharding	358	
6050	010	Haastrechtse Tiendweg	einde verharding	doodlopend	2550	
6060	010	Koolwijkseweg	einde verharding	doodlopend	166	

Bijlage 3 – Duurzaam Veilig

Definitie

In de jaren 90 is het concept Duurzaam Veilig ontwikkeld. Het is een inmiddels bewezen concept met als doel om de verkeersveiligheid te verhogen. In plaats van een reactieve aanpak van verkeersveiligheid is er hierbij gekozen voor een proactieve aanpak van verkeers(on)veiligheid. In het concept staat de veiligheid van de mens centraal. De algemene principes van Duurzaam Veilig zijn:

- Functionaliteit (van het wegennet)
- Homogeniteit (van het verkeer)
- Voorspelbaarheid (van verkeersgedrag)

Eind 2005 is het concept Duurzaam Veilig geactualiseerd. De drie uitgangspunten functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid zijn uitgebreid met:

- Vergevingsgezindheid (fysiek en sociaal)
- Statusonderkenning (door verkeersdeelnemer)

Functionaliteit (van het wegennet)

Het is de bedoeling dat de verkeersdeelnemer de weg gebruikt op de manier waarvoor de wegbeheerder deze heeft bedoeld. Hiermee wordt bedoeld dat de verschillende type wegen gebruikt worden waarvoor ze gemaakt zijn. Voetgangers horen op het voetpad en auto's op de weg. Binnen de functionaliteit worden verschillende wegcategorieën onderscheiden en wordt er per wegcategorie aangegeven wat het gewenste gedrag is. Belangrijk binnen de functionaliteit zijn de routekeuze (zodat er bijvoorbeeld geen sluipverkeer door woonwijken komt), de voertuigsoorten per wegcategorie, doorstroming en bereikbaarheid en de verkeersintensiteiten.

Homogeniteit (van het verkeer)

Homogeen betekent letterlijk "van de zelfde soort". Met homogeniteit in het verkeer wordt dan ook het volgende bedoeld:

- Gelijke snelheid, ofwel geringe snelheidsverschillen. Het is ongewenst om grote snelheidsverschillen op één type weg te hebben.
- Gelijke massa (bij matige en hoge snelheden), ofwel geringe massaverschillen. Het is ongewenst om grote massaverschillen op één type weg te hebben. Een voorbeeld hiervoor is een voetganger met een vrachtwagen.

Bij kruispunten kan bijvoorbeeld de snelheid dusdanig verlaagd worden zodat alle verkeersdeelnemers elkaar met een lage snelheid kruisen. Bij lage snelheden is een groot massaverschil minder ingrijpend.

Voorspelbaarheid (van verkeersgedrag)

Voor verkeersdeelnemers is het belangrijk dat de medeverkeersdeelnemers voorspelbaar gedrag vertonen zodat daarop geanticipeerd kan worden. Met voorspelbaar verkeersgedrag wordt bedoeld dat routekeuze en manoeuvres van alle verkeersdeelnemers begrijpelijk moet zijn. De voorspelbaarheid van verkeersgedrag kan bevorderd worden door:

- Herkenbaarheid van verkeerssituaties.
- Bereidheid van verkeersdeelnemers het gewenste gedrag te vertonen. Hierbij speelt kennis van de verkeerswetgeving een grote rol. Een belangrijk onderdeel hiervoor is communicatie en educatie.
- Eenvoud en uniformiteit in de inrichting van verkeerssituaties

Bij hoge snelheden is de voorspelbaarheid het meest van belang aangezien hoge snelheden snelle reactie vereist.

Vergevingsgezindheid (fysiek en sociaal)

Bij het voorkomen van letsel is de fysieke vergevingsgezindheid, ofwel een vergevingsgezinde omgeving, een belangrijk onderwerp. Zodra een automobilist een fout maakt, zal de schade beperkt zijn. De fysieke vergevingsgezindheid kan bereikt worden door bijvoorbeeld de obstakels dicht langs de weg te verwijderen waardoor de obstakelvrije zone verbreed wordt.

De sociale vorm van vergevingsgezindheid is tussen de verkeersdeelnemers onderling. Fouten maken is menselijk en kan dus iedereen overkomen. Verkeersdeelnemers moeten de ruimte krijgen om fouten te kunnen maken zonder grote gevolgen.

Statusonderkenning (door verkeersdeelnemers)

Voor een verkeersdeelnemer is het nodig om te weten waartoe hij/zij wel al dan niet in staat is. Een verkeersdeelnemer moet dus weten of hij/zij (op dat moment) capabel genoeg is om aan het verkeer deel te nemen. Bijvoorbeeld iemand die dronken is moet weten dat hij/zij op dat moment niet capabel is om aan het verkeer deel te nemen. Naast alcohol kunnen drugsgebruik, vermoeidheid en stress ook een rol spelen.

Duurzaam Veilig fase 1

Het concept Duurzaam Veilig is in 1997 gestart met de eerste fase. In deze fase hebben de vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG), de unie van waterschappen (UWV), het interprovinciaal overleg (IPO) en het rijk hun handtekeningen gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. In dit convenant staat het startprogramma Duurzaam Veilig beschreven. Dit programma heeft als doel om het aantal verkeersslachtoffers in 2000, ten opzichte van 1985, met 25% te verminderen. In 2010 is het de bedoeling dat er 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer zijn ten opzichte van 1986. Om deze doelen te bereiken staan in het startprogramma, welke is uitgevoerd van 1997 tot 2001, de volgende onderwerpen centraal:

- Alle weginfrastructuur indelen in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Deze gebieden zijn onder te verdelen in de categorieën: Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen respectievelijk erftoegangswegen.
- BIBEKO het aantal 30 Km/uur zones uitbreiden
- BUBEKO het aantal 60 Km/uur zones uitbreiden
- In verkeersgebieden de voorrang regelen
- Voorrang op rotondes uniformeren voor BIBEKO en BUBEKO
- BIBEKO bromfietsen op de rijbaan
- Langzaam verkeer gelijkwaardig aan motorvoertuigen bij voorrangssituaties
- Politiehandhaving stimuleren

Duurzaam Veilig fase 2

Deze tweede fase van Duurzaam Veilig, welke van start is gegaan in 2004, heeft als officiële naam "Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2" (DDV2) welke volledig is geïntegreerd in het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Met deze naam wordt duidelijk dat de decentrale overheden zelf in staat zijn verantwoordelijkheid te nemen voor een Duurzaam Veilig verkeersveiligheidsbeleid. In DDV2 staan de volgende onderwerpen centraal:

- Veilige inrichting van infrastructuur
- Verkeerseducatie en voorlichting
- Gedragsbeïnvloeding
- Handhaving
- Voertuigtechnologie

De doelstellingen, die met de bovenstaande onderwerpen bereikt moeten worden, zijn voor 2010 als volgt:

- Maximaal 900 verkeersdoden in 2010 (daling van 15% t.o.v. 2002)
- Maximaal 17000 ziekenhuisgewonden in 2010 (daling van 7,5% t.o.v. 2002)

Bijlage 4 – Intensiteiten per weg

weg nr.	Locatie	Gemiddelde intensiteit (mvt/etm)	V85 (km/u)	maand-jaar	Intensiteiten 01-2009 (groei%=2)	Intensiteiten 2015 met ZWR (groei%=2)	Intensiteiten met ZWR 2020
1010	Schuwacht	1.829	64	feb-03	2.059	2.273	-
1020	Opperduit	3.000	-	-	-	-	-
1030	Lekdijk West	2.550	72	jun-08	2.590	2.860	-
1040	Lekdijk Oost	1.326	60	feb-10	1.326	1.464	-
1050	Hogedijk	811	50	nov-09	811	895	-
1060	Lekdijk	750	-	-	-	-	-
1070	IJsseldijk (KRI)	6.670	70	feb-08	6.800	9.734	10.769
1080	IJsseldijk West (OUD)	5.034	59	mei-05	5.448	9.734	10.769
1090	IJsseldijk Noord	4.646	65	dec-07	4.743	7.301	8.077
1100	Kattendijk	3.809	74	feb-08	3.885	9.941	10.042
1110	Middelblok	4.841	64	mei-08	4.890	10.503	10.610
1115	Veerstalblok	6.901	64	feb-08	7.039	1.000	1.000
1120	Kerkweg (OUD)	1.308	n/a	aug-05	1.415	1.562	-
1130	Lageweg	3.095	62	jan-05	3.350	3.699	-
1140	Hemstoep	3.000	-	-	-	-	-
1150	Capellelaan	2.479	69	nov-09	2.479	2.737	-
1160	Zuidbroekse Opweg	2.260	71	jun-08	2.283	2.521	-
2010	Schaapjeszijde	667	61	mei-10	667	736	-
2020	Wellepoort	750	-	-	-	-	-
2040	Kerkweg (BKW)	880	60	jun-08	897	990	-
2050	Achterbroek	1.000	-	-	-	-	-
2070	Beijerscheweg Zuid	921	64	jan-08	939	1.037	-
2080	Beijerscheweg Noord	750	-	-	-	-	-
2090	Oosteinde	4.500	-	-	-	-	-
2100	Westeinde	1.444	65	feb-03	1.626	1.795	-
2110	Oudelandseweg	1.444			1.626	1.795	
2120	Loetweg	1.052	65	mrt-10	1.052	1.161	-
2130	Benedenkerkseweg Noord	1.418	64	jul-09	1.418	1.631	-
2140	Benedenheulseweg	1.408	55	jul-09	1.408	1.555	-
2150	Schenkel	1.448	-	-	1.477	1.631	-
2160	Bilwijkerweg	2.033	n/a	sep-05	2.200	2.429	-
2170	West Vlisterdijk	4.718	54	jun-09	4.718	5.209	-
2180	Franse Kade	2.390	72	nov-01	2.800	3.091	-
2190	Opweg Schoonhoven	3.458	58	mei-08	3.527	3.894	-
2200	Tussenlanen	1.215	52	dec-01	1.424	1.572	-
2205	Bovenberg	1.929	60	apr-09	1.929	2.130	-
2210	Tiendweg (KRI)	750	-	-	-	-	-
2220	Tiendweg West (LKK)	2.551	66	nov-08	2.526	2.789	-
2230	Benedenberg	1.294	65	apr-10	1.295	1.430	-
2240	Zuidbroek	976	60	jul-08	990	1.093	-
3010	Tiendweg West (OUD)	750	-	-	-	-	-
3020	Tiendweg Oost (OUD)	750	-	-	-	-	-
3030	Oudelandseweg	330	55	mei-08	336	371	-
3040	Nesse Tiendweg	250	-	-	-	-	-
3050	Wetering west	296	27	aug-09	296	327	-
3060	Wetering Oost	330	55	mei-08	336	371	-
3070	Hoekseweg	250	-	-	-	-	-
3080	Tiendweg Oost (LKK)	250	-	-	-	-	-
3090	Groene Kerkweg	250	-	-	-	-	-
3100	Kadijk West	250	-	-	-	-	-

weg nr.	Locatie	Gemiddelde intensiteit (mvt/etm)	V85 (km/u)	maand-jaar	Intensiteiten 01-2009 (groei%=2)	Intensiteiten 2015 met ZWR (groei%=2)	Intensiteiten met ZWR 2020
3110	Kadijk/Kadijkselaan	750	-	-	-	-	-
3115	Kadijk Oost	249	52	apr-08	254	280	-
3120	Koolwijkseweg	750	-	-	-	-	-
3130	Schoonouwensweg lang	750	-	-	-	-	-
3135	Bergweg N	750	-	-	-	-	-
3140	Schoonouwensweg kort	250	-	-	-	-	-
3150	Bergweg Z	250	-	-	-	-	-
3160	Benedenkerkseweg Zuid	750	-	-	-	-	-
3170	Bovenkerkseweg Noord	250	-	-	-	-	-
3180	Bovenkerkseweg Zuid	250	-	-	-	-	-
3190	Bosweg	250	-	-	-	-	-
3200	Lange Gouderakse Tiendwg	750	-	-	-	-	-
3210	Lange Gouderakse Tiendwg	750	-	-	-	-	-
3220	Korte Gouderakse Tiendwg	750	-	-	-	-	-
3230	Beijsersche Weegje	250	-	-	-	-	-
3240	Beijsersche Weegje	250	-	-	-	-	-
3250	Smalle Kampje	250	-	-	-	-	-
3260	Molenweg	750	-	-	-	-	-
3270	Broekselaantje	295	50	sep-09	295	326	-
3280	Groene Weg	250	-	-	-	-	-
3290	Moeraswederik	250	-	-	-	-	-
3300	Commissarissenpad	250	-	-	-	-	-
4010	Wetering west	-	-	-	-	-	-
4020	Tiendweg Oost	-	-	-	-	-	-
4030	Kwakels	-	-	-	-	-	-
4040	Kadijk West	-	-	-	-	-	-
4060	Bosweg	-	-	-	-	-	-
4070	Haastrechtse Tiendweg	-	-	-	-	-	-
4080	Graafkade West	-	-	-	-	-	-
4090	Graafkade Oost	-	-	-	-	-	-
4100	Beijerseweegje (N)	-	-	-	-	-	-
4110	Ouderkerkse Landscheiding	-	-	-	-	-	-
4120	pad gemaal Achterbroek	-	-	-	-	-	-
5010	Zuidbroekse Opweg (fp)	-	-	-	-	-	-
5020	Franse Kade (fp)	-	-	-	-	-	-
5030	Krimpenerhout	-	-	-	-	-	-
5040	Krilpad	-	-	-	-	-	-
5050	Kooipad	72	n/a	dec-06	77	85	-
5060	fietspad 16	-	-	-	-	-	-
5070	fietspad 18 west	-	-	-	-	-	-
5080	Fietspad 18 oost	-	-	-	-	-	-
5085	Fietspad Kijfhoeksekade	-	-	-	-	-	-
5086	Fietspad Oostkade	-	-	-	-	-	-
5087	Fietspad Reevlietpad	-	-	-	-	-	-
5088	Fietspad koolwijkseweg	-	-	-	-	-	-
5090	Okkerskade	-	-	-	-	-	-
5100	Breekkade	346	n/a	jun-08	350	386	-
5110	Fietspad Krimpenerboswg	-	-	-	-	-	-
5120	Fietspad EZH bos	-	-	-	-	-	-
5135	Fietspad Kerkweg	-	-	-	-	-	-
5140	Molenvliet	-	-	-	-	-	-
5150	Snippejagerskade N	-	-	-	-	-	-
5160	Snippejagerskade Z	-	-	-	-	-	-

weg nr.	Locatie	Gemiddelde intensiteit (mvt/etm)	V85 (km/u)	maand-jaar	Intensiteiten 01-2009 (groei%=2)	Intensiteiten 2015 met ZWR (groei%=2)	Intensiteiten met ZWR 2020
5170	Nieuwlandsekade	-	-	-	-	-	-
5180	Geerpad	-	-	-	-	-	-
5190	Fietspad Bergweg	-	-	-	-	-	-
5250	Fietspad Lansing Zuid	-	-	-	-	-	-
5310	Fietspad Sluisvliet	-	-	-	-	-	-
5320	Fietspad Stormpolderbos	-	-	-	-	-	-
5330	Fietspad de Noord	-	-	-	-	-	-
5340	Fietspad Surfplas	-	-	-	-	-	-
5350	Fietspad Lekbos	-	-	-	-	-	-

Bijlage 5 – Categorisering per wegvak

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
01010.010	Schuwacht	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01010.020	Schuwacht	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01020.010	Opperduit	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01020.020	Opperduit	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01020.030	Opperduit	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01020.040	Opperduit	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01030.010	Lekdijk West	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01030.020	Lekdijk West	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01030.030	Lekdijk West	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01030.040	Lekdijk West	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01040.010	Lekdijk Oost	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01040.020	Lekdijk Oost	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01050.010	Hogedijk	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01050.020	Hogedijk	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01050.030	Hogedijk	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01060.010	Lekdijk	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
01070.010	Ijsseldijk	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01080.010	Ijsseldijk West (OUD)	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01080.020	Ijsseldijk West (OUD)	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01080.030	Ijsseldijk West (OUD)	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01090.010	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01090.020	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01090.030	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01090.040	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01090.050	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-2
01090.061	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-2
01090.062	Ijsseldijk Noord	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01100.010	Kattendijk	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01100.020	Kattendijk	groep A	ETW-1	ETW-1	GOW	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01110.010	Middelblok	groep A	ETW-1	GOW	GOW	GOW	ETW-1	ja	GOW	ETW1-1
01110.020	Middelblok	groep A	ETW-1	GOW	GOW	GOW	ETW-1	ja	GOW	ETW1-1
01115.010	Veerstalblok	groep A	ETW-1	GOW	GOW	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01120.010	Kerkweg (OUD)	groep A	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
01120.020	Kerkweg (OUD)	groep A	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
01120.030	Kerkweg (OUD)	groep A	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
01120.040	Kerkweg (OUD)	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
01130.010	Lageweg	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01130.020	Lageweg	groep A	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01140.010	Hemstoep	groep A	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-1
01150.010	Capellelaan	groep A	ETW-1	GOW	ETW-1	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
01160.010	Zuidbroekse Opweg	groep A	ETW-1	GOW	ETW-1	GOW	ETW-1	ja	GOW	GOW
01160.020	Zuidbroekse Opweg	groep A	ETW-1	GOW	ETW-1	GOW	ETW-1	ja	GOW	GOW
01160.030	Zuidbroekse Opweg	groep A	ETW-1	GOW	ETW-1	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
02010.010	Schaapjeszijde	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02010.020	Schaapjeszijde	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02020.010	Wellepoort	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02020.020	Wellepoort	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02040.010	Kerkweg (BKW)	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02040.020	Kerkweg (BKW)	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02040.030	Kerkweg (BKW)	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02040.040	Kerkweg (BKW)	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02050.010	Achterbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02050.020	Achterbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02050.030	Achterbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02050.040	Achterbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02070.010	Beijerscheweg Zuid	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02070.020	Beijerscheweg Zuid	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02070.030	Beijerscheweg Zuid	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02080.010	Beijerscheweg Noord	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02080.020	Beijerscheweg Noord	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02090.010	Oosteinde	groep B	ETW-1	GOW	ETW-1	GOW	ETW-1	ja	ETW-1	ETW1-1
02100.010	Westeinde	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02100.020	Westeinde	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02110.010	Oudelandseweg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-1	ETW1-3
02120.010	Loetweg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02120.020	Loetweg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
02130.010	Benedenkerkseweg Noord	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02130.020	Benedenkerkseweg Noord	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02140.010	Benedenheulsegweg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02140.020	Benedenheulsegweg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02150.010	Schenkel	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02160.010	Bilwijkerweg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
02160.020	Bilwijkerweg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
02160.030	Bilwijkerweg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
02170.010	West Vlisterdijk	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02170.020	West Vlisterdijk	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02170.030	West Vlisterdijk	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02170.040	West Vlisterdijk	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02170.050	West Vlisterdijk	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02180.010	Franse Kade	groep B	pot-ETW	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02190.010	Opweg (SCH)	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02190.020	Opweg (SCH)	groep B	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-1		ETW-1	ETW1-2
02190.030	Opweg (SCH)	groep B	ETW-1	ETW-2	ETW-1	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02200.010	Tussenlanen	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02200.020	Tussenlanen	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02205.010	Bovenberg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02205.020	Bovenberg	groep B	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-1	ETW-2		ETW-1	ETW1-3
02210.010	Tiendweg (KRI)	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02210.020	Tiendweg (KRI)	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
02210.030	Tiendweg (KRI)	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
02220.010	Tiendweg West (LKK)	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
02220.020	Tiendweg West (LKK)	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-1	ETW-1	ETW-2	ja	ETW-2	ETW2-S
02230.010	Benedenberg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02230.020	Benedenberg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02230.030	Benedenberg	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02240.010	Zuidbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
02240.020	Zuidbroek	groep B	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03010.010	Tiendweg West (OUD)	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03010.020	Tiendweg West (OUD)	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
03020.010	Tiendweg Oost (OUD)	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-G
03020.020	Tiendweg Oost (OUD)	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-G
03020.030	Tiendweg Oost (OUD)	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-G
03030.010	Oudelandseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03030.020	Oudelandseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03040.010	Nesse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03040.020	Nesse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03050.010	Wetering West	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03050.020	Wetering West	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03060.010	Wetering Oost	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03060.020	Wetering Oost	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03060.030	Wetering Oost	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03060.040	Wetering Oost	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03070.010	Hoekseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03070.020	Hoekseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03080.010	Tiendweg Oost (LKK)	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03090.010	Groene Kerkweg	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03100.010	Kadijk West	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03100.020	Kadijk West	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03110.010	Kadijksewaan	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03115.010	Kadijk Oost	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03115.020	Kadijk Oost	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03115.030	Kadijk Oost	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03115.040	Kadijk Oost	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03120.010	Koolwijkseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03120.020	Koolwijkseweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03130.010	Schoonouweneseweg lang	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03130.020	Schoonouweneseweg lang	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03135.010	Bergweg Noord	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03140.010	Schoonouweneseweg kort	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03150.010	Bergweg Zuid	groep C	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
03150.020	Bergweg Zuid	groep C	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
03160.010	Benedenkerkseweg Zuid	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
03160.020	Benedenkerkseweg Zuid	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03170.010	Bovenkerkseweg Noord	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03170.020	Bovenkerkseweg Noord	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03180.010	Bovenkerkseweg Zuid	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03180.020	Bovenkerkseweg Zuid	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03190.010	Bosweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03200.010	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03200.020	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03200.030	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03200.040	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03210.010	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03210.020	L. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03220.010	K. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03220.020	K. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03220.030	K. Gouderakse Tiendweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03230.010	Beijersche Weegje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03240.010	Beijersche Weegje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03250.010	Smalle Kampje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03250.020	Smalle Kampje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03250.030	Smalle Kampje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2 gesloten	ETW2-G
03260.010	Molenweg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03270.010	Broekselaantje	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03280.010	Groene Weg	groep C	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
03290.010	Moeraswederik	groep C	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
03300.010	Commissarissenpad	groep C	geen cat.	ETW-2	ETW-2	ETW-2	ETW-2		ETW-2	ETW2-S
04010.010	Wetering West	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04020.010	Tiendweg Oost	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04020.020	Tiendweg Oost	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04030.010	Kwakels	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04040.010	Kadijk West	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04060.010	Bosweg	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04070.010	Haastrechtse Tiendweg	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04080.010	Graafkade West	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt

Wegvak-nummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
04090.010	Graafkade Oost	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04100.010	Beijersche Weegje Noord	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04105.010	Beijersche Weegje	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04110.010	Ouderkerkse Landscheidng	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
04120.010	pad gemaal Achterbroek	groep D	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
05010.010	Zuidbroekse Opweg (fp)	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05010.020	Zuidbroekse Opweg (fp)	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05010.030	Zuidbroekse Opweg (fp)	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05020.010	Franse Kade (fietspad)	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05040.010	Krielpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05050.010	Kooipad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05060.010	Fietspad 16	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05070.010	Fietspad 18 west	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05080.010	Fietspad 18 oost	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05080.020	Fietspad 18 oost	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05085.010	Fietspad kijfhoeksekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05085.020	Fietspad kijfhoeksekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05085.030	Fietspad kijfhoeksekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05086.011	Fietspad Oostkade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05086.021	Fietspad Oostkade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05086.031	Fietspad Oostkade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05086.041	Fietspad Oostkade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05087.011	Fietspad Reevlietpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05087.021	Fietspad Reevlietpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05087.031	Fietspad Reevlietpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05087.041	Fietspad Reevlietpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05088.010	Koolwijkseweg	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05090.010	Okkerskade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05100.010	Breekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05100.020	Breekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05110.010	Fietspad Krimpenerbosweg	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05135.010	Fietspad Kerkweg	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05140.010	Molenvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR

Wegvaknummer	Wegnaam	Huidig wegtype	Huidige categorie	Gewenste categorie	Intensiteit categorie	Functie categorie	Breedte categorie	Discussie weg	Definitieve categorie	Type weginrichting
05140.020	Molenvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05140.030	Molenvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05140.040	Molenvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05150.010	Snippejagerskade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05150.020	Snippejagerskade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05160.010	Snippejagerskade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPL
05170.010	Nieuwlandsekade	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05180.010	Geerpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05180.020	Geerpad	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05190.010	Fietspad Bergweg	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05190.020	Fietspad Bergweg	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05250.010	Fietspad Lansing Zuid	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.010	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.020	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.030	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.040	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.050	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05310.060	Fietspad Sluisvliet	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05320.010	Fietspad Stormpolderbos	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05330.010	Fietspad de Noord	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05330.020	Fietspad de Noord	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPR
05340.010	Fietspad Surfplas	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
05350.010	Fietspad Lekbos	groep E	geen cat.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad		Fietspad	FPU
06000.010	Wetering West	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
06020.010	Groene Kerkweg	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
06030.010	Bovenkerkseweg Noord	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
06040.010	Beijersche Weegje	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
06050.010	Haastrechtse Tiendweg	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt
06060.010	Koolwijkseweg	groep F	geen cat.	nvt	nvt	nvt	nvt		Onverhard	nvt

Kaarten