



ACTUALISATIE WEGENCATEGORI- SERING EN BEBOUWDE KOM- GRENZEN



Auteur(s)	M.A.M. van Kalmthout
Datum	.
Versie	.
Status	Concept



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Opzet rapport	4
2. In kaart brengen gewenste bebouwde komgrenzen	4
3. In kaart brengen gewenste functie binnen het netwerk	7
3.1 Opbouw van het Westlandse wegennetwerk	7
3.1.1 Hoofdontsluitingsweg Westland	7
3.1.2 Lokale gebiedsontsluitingsweg buitengebied	7
3.1.3 Lokale gebiedsontsluitingsweg woonkern	8
3.1.4 Erftoegangsweg buitengebied type I	8
3.1.5 Erftoegangsweg buitengebied type II	8
3.1.6 Erftoegangswegen woonkern	8
3.2 Kiezen bij een dubbelfunctie	8
3.3 Nieuwe functiekaart	10
4. Bepalen gewenste snelheid	12
4.1 Bepalen gewenste snelheid	12
4.2 Verschil met huidige snelheden	14
4.3 Effect op hulpdiensten en openbaar vervoer	14
5. Uiteindelijke wegencategoriseringskaart	15
6. Vervolg	16
Bijlage 1: Een stukje theorie over de wegencategorisering	17
Bijlage 2: Kaarten	18
Bijlage 2.1 Bebouwde komgrenzenkaart	18
Bijlage 2.2 Functiekaart	18
Bijlage 2.3 Snelhedenkaart	18
Bijlage 2.4 Snelheidsverschillenkaart	18
Bijlage 2.5 Wegencategoriseringskaart	18
Bijlage 3: Nieuw afwegingskader GOW30	19
Bijlage 3.1 Afwegingskader 30km/h	19
Bijlage 3.2 Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30	19
Bijlage 4: Snelheidsverschillen tabel	19
Bijlage 4.1 Snelheidsverschillen tabel	19
Bijlage 4: CATEGORISERING WEGEN, Als onderdeel van het WVVP	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De huidige wegencategoriseringskaart en de huidige komgrenzenkaart stammen uit 2006. Er zijn sindsdien verschillende nieuwbouwprojecten en nieuwe wegen gerealiseerd en er komt de komende jaren nog een aantal nieuwbouwprojecten bij. Verder is er recentelijk ook een nieuwe landelijke aanbeveling uitgebracht over het toepassen van een nieuwe wegcategorie: gebiedsontsluitingsweg 30km/uur (GOW30). Deze categorie is opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen wegverkeer (BABW). Bovenstaande punten maakt dat sommige wegen nog niet gecategoriseerd zijn of dat het wenselijk is om voor bepaalde wegen de categorie te actualiseren.

Daarnaast komt de bestaande kaart met bebouwde komgrenzen niet altijd meer overeen met de situatie op straat, zijn er nieuwe gebiedsontwikkelingen die in de nabije toekomst aanpassingen vragen en nieuwe inzichten over bestaande situaties. Dit maakt dat de bebouwde kom ook aan verandering toe is.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze rapportage is tweeledig.

1. Actualisatie van de wegencategorisering: De wegencategorisering heeft als doel om functie, inrichting en snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming te brengen. Zodat duidelijk is waarvoor wegen bedoeld zijn en deze daar passend bij zijn ingericht. De wegencategorisering is dan ook een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Voor wegen binnen de bebouwde kom gelden daarbij andere inrichtingsrichtlijnen en andere snelheidslimieten dan voor wegen met een vergelijkbare functie buiten de bebouwde kom. Een uitgebreidere theoretische toelichting op de wegencategorisering is te vinden in bijlage 1.
2. Actualisatie van de bebouwde komgrenzen in het kader van de Wegenverkeerswet: De actualisatie van de bebouwde komgrenzen heeft als doel om duidelijke komgrenzen aan te geven, die overeenkomen met de beleving van de weggebruikers. Een komgrens geeft namelijk aan dat een ander gedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Bij het binnengaan van de bebouwde kom betreft dit een verhoging van het attentieniveau en een verlaging van de rijsnelheid naar het gewenste snelheidsniveau. Bij het verlaten van de bebouwde kom geldt het omgekeerde. Bij het opstellen van de nieuwe komgrenzen worden de richtlijnen van het CROW gevolgd.

De actualisatie van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen zal voor de volledige gemeente worden gedaan. In dit rapport worden ook de wegen die in beheer zijn van de provincie in beeld gebracht. Dit is gedaan om een compleet beeld te geven. Uiteindelijk is de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk voor de snelheid en weginrichting. De wegencategorisering op provinciale wegen blijft voor het overgrote deel hetzelfde, de provincie stemt in met een wijziging op een deel van de Nieuweweg, tussen de rotonde met de Paul Captijnlaan en de huidige bebouwde komgrens van Poeldijk en de Wateringseweg, tussen de rotonde met de Arckelweg en de Laan van Grootscholten, in Poeldijk. In Westland liggen ook wegen die openbaar toegankelijk zijn, maar in beheer zijn van private partijen. Deze private wegen veranderen niet van functie, maar kunnen door verschuiving van de komgrenzen wel in snelheidslimiet wijzigen.



1.3 Opzet rapport

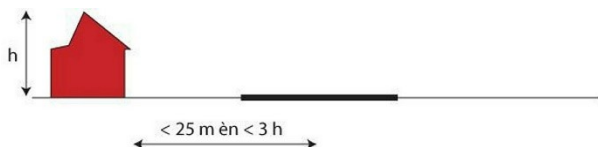
In hoofdstuk 2 wordt allereerst toegewerkt naar de actualisatie van de komgrenzenkaart. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens voor alle wegen in Westland in beeld gebracht wat de gewenste functie is. In hoofdstuk 4 wordt voor de ontsluitende wegen bepaald wat de gewenste snelheid is. Op basis van de komgrenzen, de toegekende functie aan de wegen en de toegekende snelheidslimieten, volgt in hoofdstuk 5 de nieuwe wegcategoriseringskaart. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het vervolgtraject.

2. In kaart brengen gewenste bebouwde komgrenzen

Er zijn verschillende typen bebouwde kommen te onderscheiden, dit rapport beperkt zich enkel tot het bepalen van de gewenste bebouwde komgrenzen in het kader van de Wegenverkeerswet.

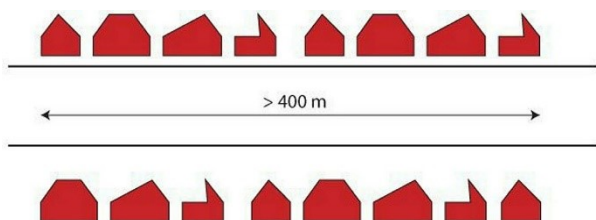
De CROW (landelijk kennisplatform op onder andere het gebied van verkeerstechniek) heeft de volgende richtlijnen opgesteld voor het bepalen van deze bebouwde komgrenzen¹:

1. Dicht aan de weg gelegen bebouwing: bij voorkeur sluit de bebouwde komgrens aan op dicht aan de weg gelegen bebouwing. De gedachte hierbij is dat het profiel van vrije ruimte van het wegvak binnen de bebouwde kom door de bebouwing zo wordt vernauwd, dat het voor de weggebruiker duidelijk is (met name bij het binnengaan van de bebouwde kom) dat het gedrag én de snelheid aangepast moet worden aan de gewijzigde omgeving. Het gebruikte criteria voor het gevoel van het binnenrijden van een gesloten ruimte is dat de afstand van de as van de weg tot aan de aangrenzende bebouwing niet groter is dan driemaal de hoogte van de bebouwing. Als de bebouwing meer dan 25 m uit de as van de weg ligt, wordt de beleving van de bebouwde kom belangrijk minder. Relevant hierin is dat de bebouwing goed zichtbaar is vanaf de weg.



Figuur 1 - (CROW). Voor de beleving van een gesloten ruimte moet de afstand tussen de weg-as en de bebouwing kleiner zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer bedragen dan 25 m

2. Lengte van het bebouwde lint: het bebouwde lint moet van een bepaalde lengte zijn, wil het de weggebruiker de indruk van een bebouwd gebied geven. Voorts mag aan het begin van de bebouwde kom niet het eind van diezelfde bebouwde kom te zien zijn. Als het einde wel te zien is, zal de weggebruiker veel minder geneigd zijn om zijn snelheid en gedrag aan te passen. Het gebruikte criterium hiervoor is dat de lengte van de bebouwde kom ten minste 400 m bedraagt.

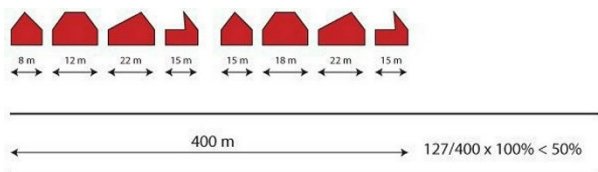


Figuur 2 - (CROW). De lengte van de bebouwde kom moet ten minste 400 m bedragen

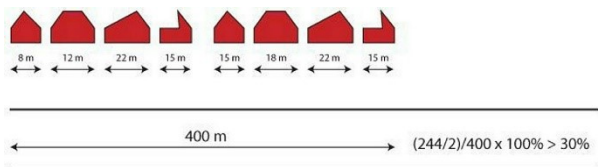
¹ CROW: *Bebouwde komgrenzen - Aanbevelingen voor locatie en inrichting*



3. Dichtheid van de bebouwing: de weggebruiker zal zijn omgeving pas als een bebouwde kom ervaren, wanneer de bebouwing een zekere dichtheid heeft. Voor het bepalen van de bebouwingsdichtheid wordt de lengte van de gevel(s) gemeten, waarna deze waarde wordt gerelateerd aan de lengte van het desbetreffende wegvak. Bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 50% te zijn. Bij tweezijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 30% te zijn.



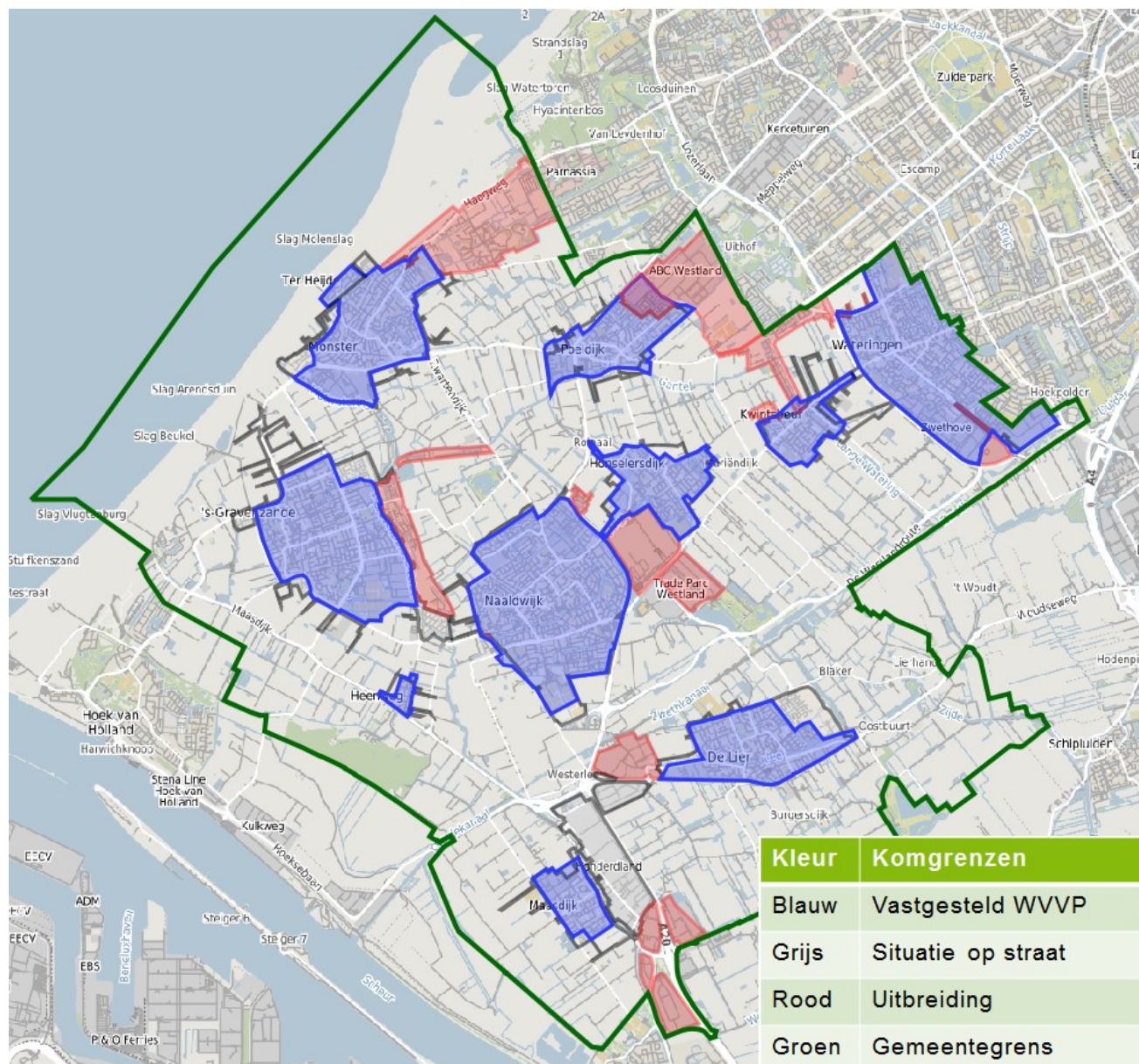
Figuur 3 - (CROW). Meten bebouwingsdichtheid bij eenzijdige bebouwing (weergave niet op schaal). In dit voorbeeld voldoet de bebouwingsdichtheid niet aan dit criterium.



Figuur 4 (CROW). Meten bebouwingsdichtheid bij tweezijdige bebouwing (weergave niet op schaal). In dit voorbeeld voldoet de bebouwingsdichtheid aan dit criterium.

Kassen behoren ook tot bebouwing, waardoor, als de bebouwing aan de bovenstaande richtlijnen voldoet, glastuinbouwgebieden ook binnen de bebouwde kom aangewezen kunnen worden. Deze gebieden verschillen echter van de woonkernen en bedrijventerreinen, omdat deze een veel minder prominente verblijfsfunctie hebben en er minder uitwisselingen plaatsvinden op deze wegen. Vandaar dat ervoor wordt gekozen om op dit punt af te wijken van de richtlijnen en deze gebieden buiten de bebouwde kom te houden.

Op basis van bovenstaande richtlijnen is onderstaande kaart opgesteld waarop de gewenste nieuwe komgrenzen zijn aangegeven, zie Figuur 5. Voor een deel betreft dit het formaliseren van wijzigingen van komgrenzen die in de afgelopen jaren gedaan zijn, maar nog niet formeel zijn vastgesteld. Voor een deel betreft dit nog gewenste aanpassingen als gevolg van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daarnaast wordt voorgesteld om eenduidigheid aan te brengen op bedrijventerreinen, door deze uniform binnen de bebouwde kom te plaatsen. In Figuur 5 is een kaart te zien waarop de komgrenzen zijn opgenomen die vastgesteld zijn in het WVVP, de bestaande komgrenzen hoe deze buiten staan en de gewenste komgrenzen, zodat duidelijk is waar de verschillen zijn. Een grotere versie is in 'Bijlage 2.1 Bebouwde komgrenzenkaart' weergegeven.



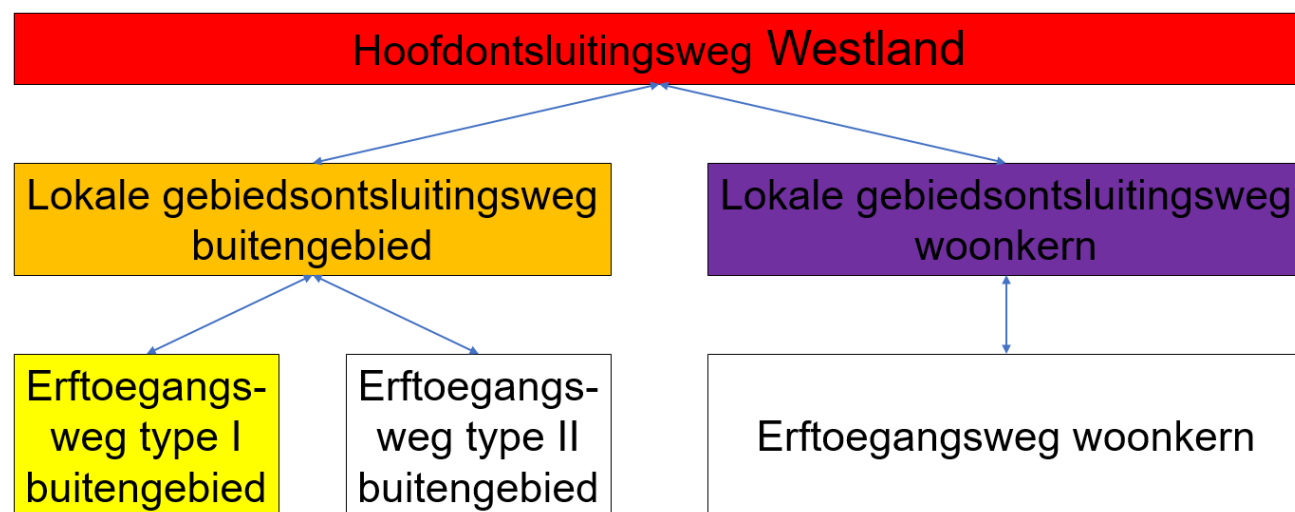
Figuur 5 – Bebouwde komgrenzenkaart

3. In kaart brengen gewenste functie binnen het netwerk

Zoals eerder al is toegelicht, heeft het wegennet idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw waarbij de verkeers- en de verblijfsfunctie zoveel als mogelijk gescheiden worden, in de praktijk kan het echter voorkomen dat beide functies op een weg aanwezig zijn. De volgende stap om te komen tot een nieuwe wegcategorisering is dan ook het in kaart te brengen welke wegen welke functie in het Westlandse wegennet vervullen.

3.1 Opbouw van het Westlandse wegennetwerk

Gezien het specifieke karakter van Westland (11 woonkernen die verspreid liggen in een gebied vol bedrijvigheid) zijn er in Westland meerdere type gebiedsontsluitingswegen te onderscheiden. Er zijn ontsluitingswegen met een bovenlokaal karakter en ontsluitingswegen met een meer lokaal karakter. Vanwege wensen vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is het gewenst in Westland hier een hiërarchisch onderscheid in te maken. Daarnaast is het relevant om binnen de erftoegangswegen (ETW's) een onderscheid te maken tussen erftoegangswegen type I en type II, en de overige erftoegangswegen. Vooral in het buitengebied is dit relevant, omdat voor erftoegangswegen type I een andere weginrichting gewenst is dan voor de andere erftoegangswegen. Aanvullend is dit relevant voor de hoofdroutes voor de hulpdiensten. Dit leidt tot onderstaande hiërarchische opbouw van het Westlandse wegennet:



Figuur 6 - Hiërarchie wegennet Westland

3.1.1 Hoofdontsluitingsweg Westland

Hoofdontsluitingswegen zijn de belangrijkste gebiedsontsluitende wegen op Westlands grondgebied. Deze wegen verbinden de verschillende Westlandse woonkernen en grote agrologistieke bedrijventerreinen met elkaar en ontsluiten Westland op het omliggende hoofdwegennet. Deze wegen liggen bij voorkeur tussen de woonkernen en lopen er niet dwars doorheen. In de praktijk liggen ze soms wel aan de rand van de bebouwde kom.

3.1.2 Lokale gebiedsontsluitingsweg buitengebied

Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die wel een belangrijke lokale functie hebben voor het ontsluiten van het verkeer, maar die geen onderdeel uitmaken van de Westlandse hoofdinfrastructuur. Deze lokale ontsluitende weg kan zowel gelegen zijn in het ontsluiten van het gebied zelf, alsook in het zijn van een belangrijke verbinding tussen twee woonkernen in.

3.1.3 Lokale gebiedsontsluitingsweg woonkern

Dit zijn de belangrijkste wegen voor het ontsluiten van een woonkern. Deze wegen verbinden de verschillende buurten (woonbuurten, bedrijventerreinen en sportparken) in een woonkern met elkaar en ontsluiten de woonkern op het omliggende wegennet. Gezien de ontsluitende functie van deze wegen liggen deze wegen bij voorkeur tussen de verschillende buurten in een woonkern, in plaats van er doorheen. Deze wegen hebben een lokale ontsluitingsfunctie. Overeenkomstig met de Mobiliteitsvisie Westland 2040 is het vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid in principe dan ook niet gewenst dat een lokale ontsluitingsweg in een woonkern gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer dat niet zijn herkomst of bestemming heeft in de betreffende woonkern of directe omgeving ervan.

3.1.4 Erftoegangsweg buitengebied type I

Dit zijn vaak de meer centrale wegen in een deel van het buitengebied die de reguliere erftoegangswegen in het gebied verbinden met de gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen onderscheiden zich van de reguliere erftoegangswegen buiten de kom door hun inrichting. De uitwisselfunctie van deze wegen is echter per saldo belangrijker dan de stroomfunctie. Het is in principe niet gewenst dat doorgaand verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het betreffende deelgebied waar een dergelijke weg doorheen loopt, gebruik maakt van dit type weg. Voor deze wegen wordt uitgegaan van een maximaal gewenste intensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

3.1.5 Erftoegangsweg buitengebied type II

Dit zijn de wegen in het buitengebied die als hoofdfunctie het ontsluiten van aanliggende percelen hebben.

3.1.6 Erftoegangswegen woonkern

Dit zijn de wegen in de bebouwde kom die als hoofdfunctie het ontsluiten van aanliggende percelen hebben. Speciale uitvoeringen van een erftoegangsweg zijn een erf of een fietsstraat. Aangezien dit geen aparte categorieën in het kader van de wegcategorisering betreffen, is dit onderscheid voor deze rapportage niet relevant en wordt in deze rapportage dit onderscheid niet specifiek gemaakt.

3.2 Kiezen bij een dubbelfunctie

Zoals in de inleiding al is aangegeven, zijn er ook wegen die zowel een belangrijke verkeersfunctie als een belangrijke verblijfsfunctie hebben. Verder zijn er ook wegen waarvan het profiel te smal is om aan de gewenste inrichtingseisen te voldoen die passen bij de functie van de weg. Uiteraard komen beide situaties ook in Westland voor. In dat geval wordt op basis van een set aan criteria per weg bepaald of in het huidige verkeersnetwerk de verkeersfunctie prioriteit krijgt boven de verblijfsfunctie of andersom. En in welke, in de vorige paragraaf beschreven categorie, een weg dan valt.

Nieuw in de keuze van een wegcategorie, bij een weg met een dubbelfunctie, is dat het CROW een afwegingskader heeft opgesteld voor een nieuw snelheidslimiet op een gebiedsontsluitingsweg, namelijk 30 km/uur (GOW30). Dit afwegingskader wordt grotendeels gevolgd. Het afwegingskader is in 'Bijlage 3.1 Afwegingskader 30' toegevoegd. Deze nieuwe categorie is passend voor wegen waarbij doorstroming wel gewenst is, maar welke niet voldoen aan de inrichtingseisen die gelden voor de reguliere GOW50.

Er zijn op het moment van schrijven nog voorlopige inrichtingskenmerken voor deze nieuwe weg-categorie beschikbaar, deze toegevoegd in 'Bijlage 3.2 Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'

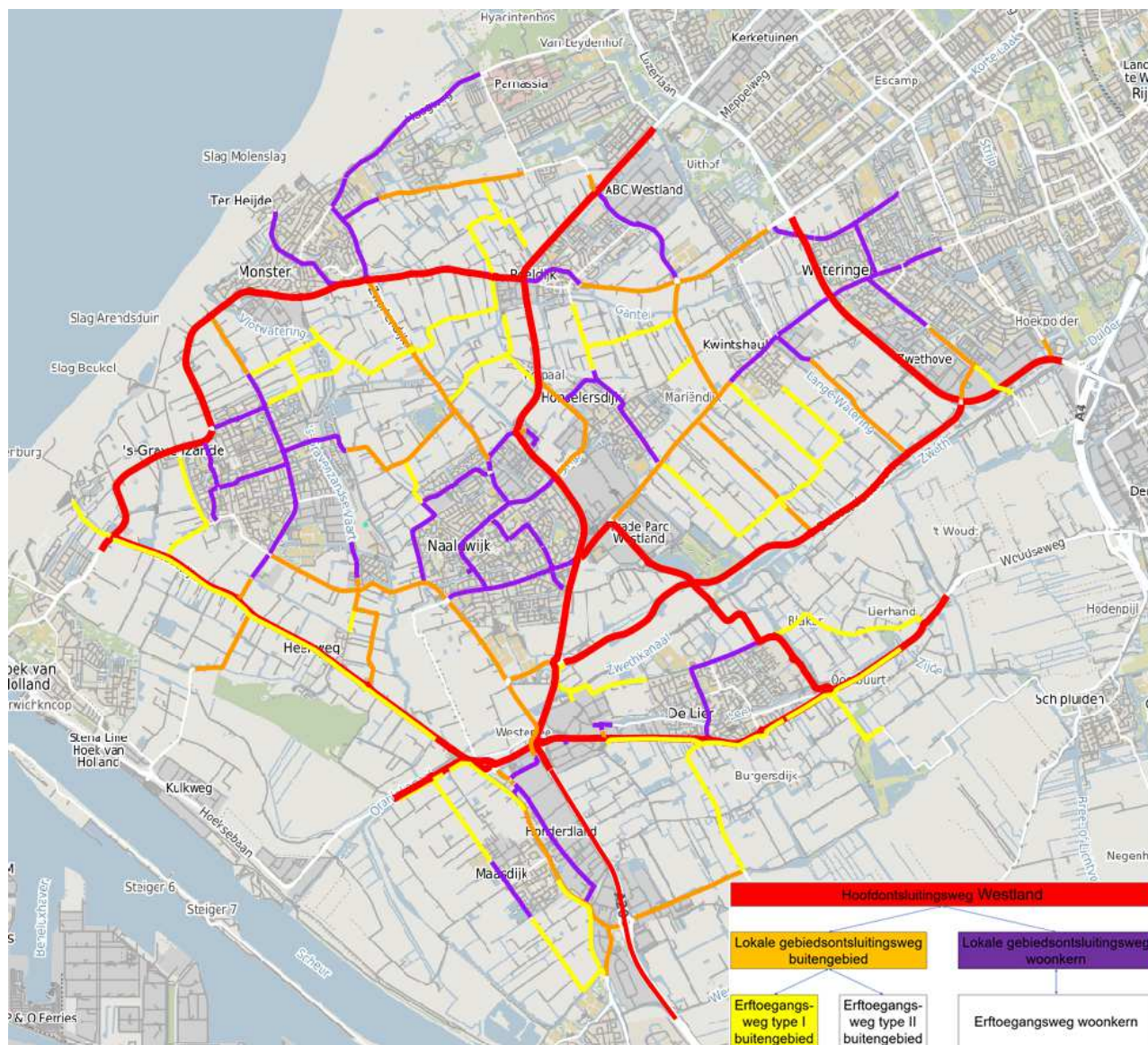
Bij de keuze welke functie het meest passend is voor een weg, of wanneer een dubbelfunctie gewenst is, wordt een afweging gemaakt tussen de volgende criteria:

- De mate waarin een weg een verkeersfunctie vervult voor autoverkeer, hulpdiensten en/of openbaar vervoer. Waarbij het belangrijk is dat er een logische hiërarchie in het verkeersnetwerk blijft bestaan. Met voldoende wegen op een voldoende hoog schaalniveau om te zorgen voor een zo optimaal mogelijke verdeling van het verkeer over het beschikbare netwerk;
- De mate waarin een weg een verblijfsfunctie heeft. Dit wordt bepaald aan de hand van de positie van de weg in de ruimtelijke omgeving: in hoeverre maakt de bebouwing aan beide zijde van de weg onderdeel uit van eenzelfde buurt en in hoeverre liggen er voorzieningen (scholen, winkels, horeca, zorg-, sport-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen) direct aan de weg;
- De mate waarin de belangrijkste inrichtingskenmerken van een weg overeenkomen met het gewenste profiel van een gebiedsontsluitingsweg, dan wel erftoegangsweg. Zijn er vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig en is er sprake van een scheiding van rijrichtingen.



3.3 Nieuwe functiekaart

Op de kaart hieronder (ook te zien in Bijlage 2.2 Functiekaart) is te zien welke wegen welke functie vervullen in het Westlandse wegennetwerk. De kleuren op de kaart komen overeen met de kleuren in Figuur 6. Voor de leesbaarheid zijn alle 'overige wegen' niet weergegeven op de kaart.



Figuur 7 - Functiekaart

Vergeleken met de bestaande functietoekenning (Bijlage 4: CATEGORISERING WEGEN, Als onderdeel van het WVVP) in de huidige wegencategorisering is het voornemen om de categorie van de Jan Barendselaan in Poeldijk om te zetten van ETW met verzamel functie naar GOW. Dit past beter bij de belangrijke verkeersfunctie deze weg, onder andere voor de hulpdiensten. De introductie van de GOW30 maakt het ook gemakkelijker om deze weg toch een gebiedsontsluitende functie toe te kennen, zonder de snelheid naar 50km/uur te verhogen.

Er is ook een aantal wegen waarbij het voornemen is om die van GOW naar ETW om te zetten. Dit betreffen onder andere de Naaldwijkseweg, tussen de rotonde met de Eikenlaan en de rotonde met de Koningin Julianaweg in 's-Gravenzande, de Dreeslaan, Oudlaan, de Verdilaan tussen de kruising met de Kruisweg en de kruising met de Stokdijkkade en de Kruisweg in Naaldwijk en verschillende wegen in Monster. Dit zijn wegen die niet ingericht zijn als GOW, en grotendeels ook

die functie niet hebben. Ze maken bijvoorbeeld geen onderdeel uit van de hoofdroute voor de hulpdiensten. Voor de veiligheid vinden we het gewenst dat deze wegen meer het profiel (voor zover ze dat al niet hebben) en de snelheid krijgen (voor zover ze die ook al niet hebben), behorende bij een erftoegangsweg.



4. Bepalen gewenste snelheid

4.1 Bepalen gewenste snelheid

Voor een verkeersveilige situatie is het belangrijk dat de snelheid van een weg overeenkomt met de inrichting, de ligging en de functie van de weg. Elk type weg kent een bijbehorende snelheid die daarop van toepassing is.

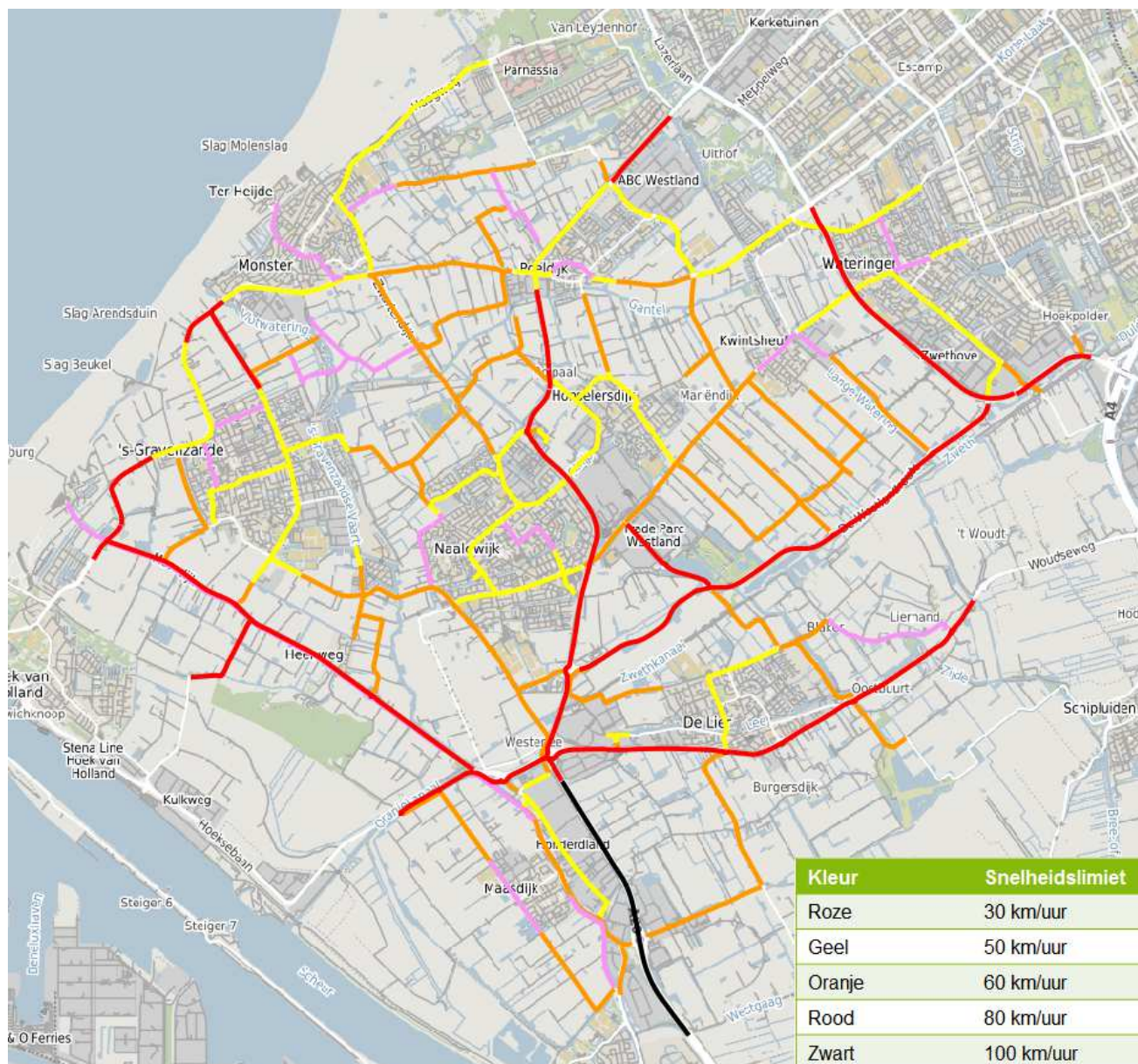
Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid worden uitzonderingen gemaakt:

- Op het moment dat op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom niet voldaan kan worden aan de belangrijkste inrichtingseisen van gescheiden rijbanen en gescheiden fietsvoorzieningen, is het wenselijk om conform de nieuwe landelijke aanbevelingen van de CROW de snelheid, voor zover deze nog 50km/uur is, omlaag te brengen naar 30km/uur.
- Op het moment dat op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom onvoldoende rijbaanscheiding kan worden aangebracht vinden we het vanuit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk om de snelheid, voor zover deze nog 80km/uur is, omlaag te brengen naar 60km/uur.
- Op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom kan het vanwege een dominante verblijfsfunctie of beperkte breedte van de weg gewenst zijn om de snelheid te verlagen naar 30km/uur.

Belangrijk is daarnaast ook dat er een voor de weggebruiker logisch hiërarchisch netwerk ontstaat en dat het aantal overgangen in snelheid op korte afstand beperkt blijft. Het voorkomen van een te groot snelheidsverschil op een wegvak is noodzakelijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. In de praktijk betekent dit dat er een beperkt aantal wegvakken overblijft waarbij niet volledig aan de uitgangspunten kan worden voldaan. Anders ontstaat er een netwerk waarbij op korte afstand meerdere snelheidsovergangen zijn of waardoor het netwerk de logische hiërarchie verliest.

Waar de snelheid op wegen wordt verlaagd, zal gekeken worden of aanvullende maatregelen nodig zijn om ertoe bij te dragen dat weggebruikers zich ook aan de snelheid houden. De middelen hiertoe zijn soms echter beperkt. Het feit dat een bepaalde snelheid soms lastig te handhaven is, mag echter geen reden zijn om dan maar een hogere snelheid toe te staan dan veilig en daarmee wenselijk is. Hier ligt ook een verantwoordelijkheid bij de weggebruiker zelf.

De kaart met de gewenste snelheden staat hieronder weergegeven. Deze is ook te zien in Bijlage 2.3 Snelhedenkaart.



Figuur 8 - Snelhedenkaart

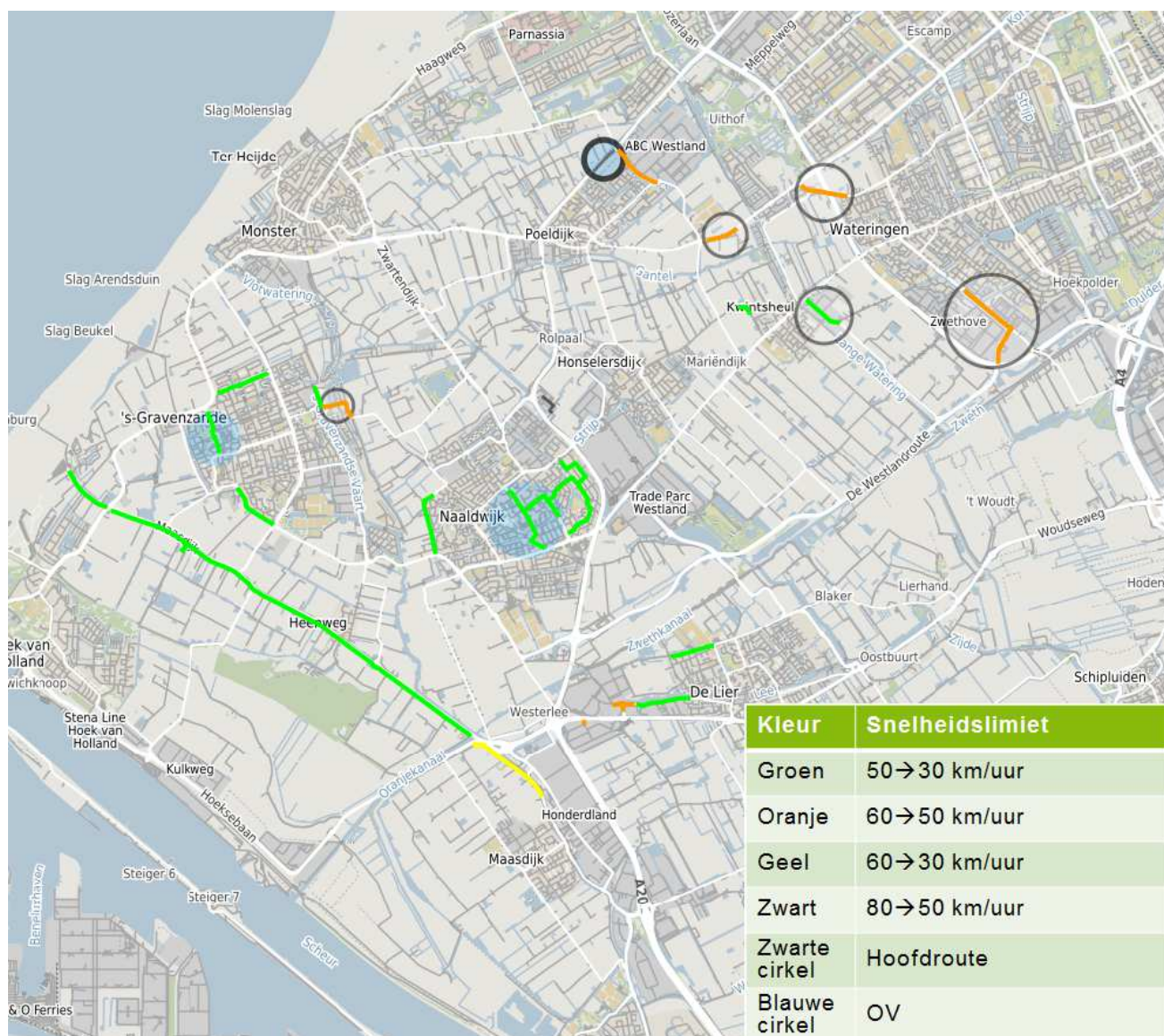
Op de kaart met gewenste snelheden zijn lokale verlagingen in snelheden niet meegenomen (bijv. rond een kruising of bij een onoverzichtelijke bocht). De wegcategorie wijzigt hier niet door en dit komt de leesbaarheid van de kaart ook niet ten goede, waardoor dit in dit rapport ook niet wordt meegenomen. Op deze kaart zijn enkel de wegen opgenomen die minimaal de functie van erftoegangsweg type I hebben. Voor de overige erftoegangswegen geldt dat de reguliere snelheid van toepassing is: 60km/uur buiten de kom en 30km/uur (of 15km/uur bij een erf) binnen de kom. Bij erftoegangswegen buiten de kom kan het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid soms gewenst zijn de snelheid te verlagen naar 30km/uur. Deze keuze is echter maatwerk en valt buiten voorliggende exercitie.

4.2 Verschil met huidige snelheden

Op de snelheidsverschillenkaart, hieronder en in Bijlage 2.4 Snelheidsverschillenkaart weergegeven, is te zien welke verschillen er zijn tussen de kaart met de gewenste snelheden en de



snelheden die in de huidige situatie op straat gehanteerd worden. Wegen met snelheidsverschillen die op de hoofdroute van de hulpdiensten of op een busroute liggen zijn in de kaart omcirkeld.



Figuur 9 – Snelheidsverschillenkaart

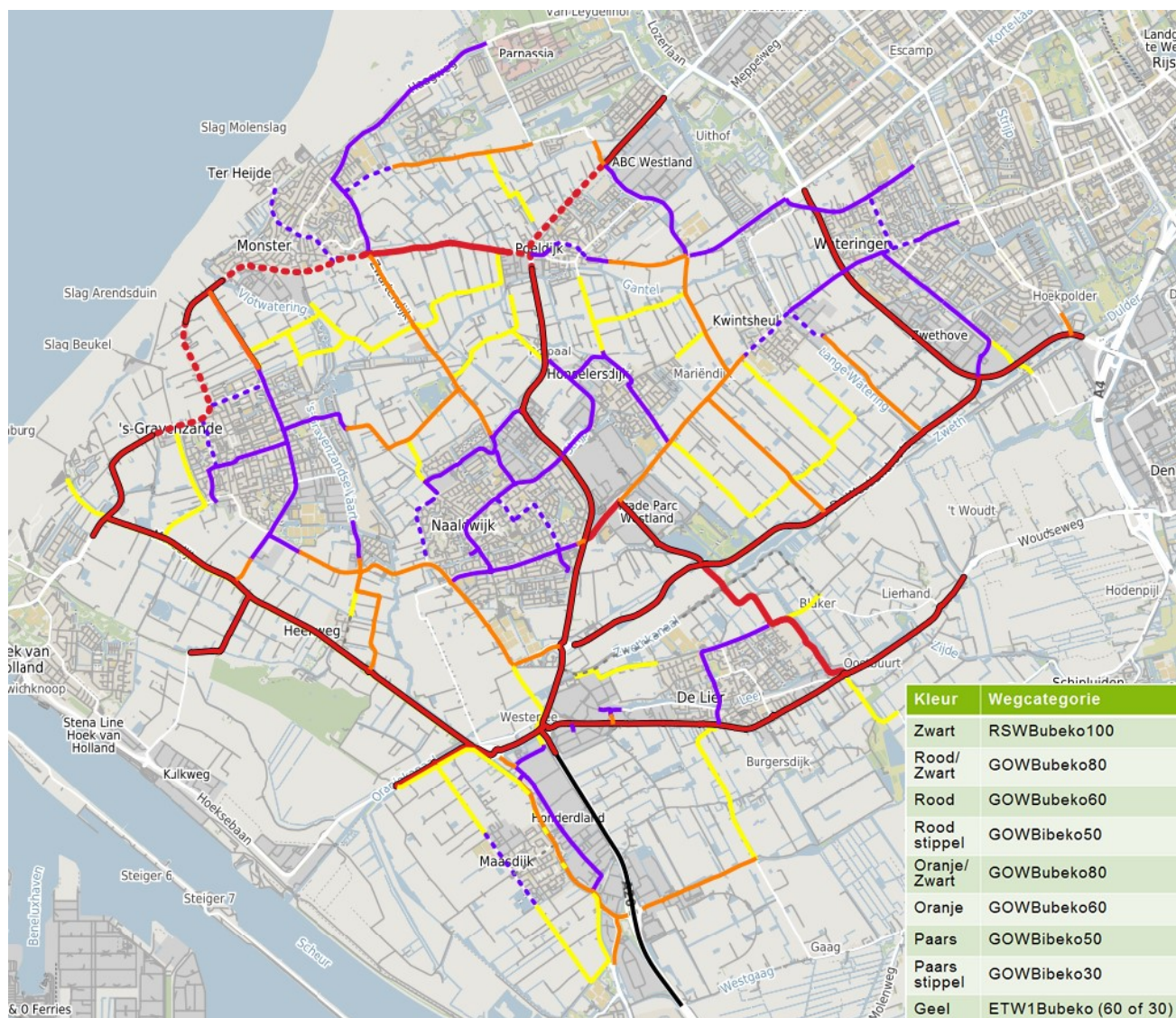
4.3 Effect op hulpdiensten en openbaar vervoer

De snelheidsverschillen in dit hoofdstuk hebben invloed op wegen die onderdeel uitmaken van busroutes en van de hoofdroute voor hulpdiensten. Vanuit de vervoersmaatschappij EBS is geen bezwaar gekomen op de voorgestelde snelheidsverlagingen op busroutes. Hulpdiensten zullen, door langere aanrijdtijden, negatief adviseren op snelheidsverlagingen op deze wegen.



5. Uiteindelijke wegcategoriseringskaart

Op basis van de geactualiseerde komgrenzen, de toegekende functie aan de wegen en de toegekende snelheidslimieten, volgt de nieuwe wegcategoriseringskaart, hieronder te zien en in Bijlage 2.5 Wegcategoriseringskaart.



Overige ETW's staan niet op de kaart, behalve als het een hoofdroute voor hulpdiensten betreft, deze ETW's zijn grijs weergegeven.



6. Vervolg

Zoals eerder al is benoemd, is het doel van de wegcategorisering om functie, inrichting en snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming te brengen. Door middel van de stappen die in dit rapport doorlopen worden, wordt de overeenstemming tussen deze vier aspecten zoveel als mogelijk bereikt. In de praktijk zijn er altijd wegen waarbij deze overeenstemming niet volledig mogelijk is. Als gevolg hiervan kunnen er knelpunten aanwezig zijn.

De functie en de snelheid komen samen in de te kiezen wegcategorie. Deze worden in dit rapport vastgesteld. In sommige gevallen kan de vastgestelde wegcategorie knelpunten opleveren in relatie tot de inrichting of het gebruik van de weg. In het vervolg op het vaststellen van de wegcategorisering wordt een uitvoeringsprogramma gemaakt om te bepalen waar aanpassingen gewenst zijn als de inrichting niet overeenkomt met de wegcategorie. In dit uitvoeringsprogramma zullen tevens de voorlopige inrichtingsrichtlijnen van de GOW30-wegen worden toegevoegd.

Bij de knelpunten waar het gebruik niet overeenkomt met de wegcategorie wordt bij de nieuw vast te stellen verkeerscirculatieplannen bekeken of het mogelijk is om het gebruik te beïnvloeden.



Bijlage 1: Een stukje theorie over de wegcategorisering

Een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid is de wegcategorisering. Een verkeersveilige wegcategorisering gaat ervan uit dat:

1. elke weg een eenduidige functie heeft;
2. de inrichting van elke weg in overeenstemming is met de functie van de betreffende weg;
3. de snelheidslimiet op een weg aansluit op de functie en de inrichting van de weg.

Wat betreft de functie van de weg wordt er een onderscheid gemaakt tussen de stroomfunctie en de uitwisselfunctie welke een weg kan hebben. In onderstaand schema wordt dit onderscheid toegelicht.

Tabel 1 - Functie van de weg

Functie van de weg	Rijrichting en snelheid	Interactie met omgeving
Stromen (verkeersfunctie)	Min of meer constant, met relatief hoge snelheid	In principe niet aanwezig
Uitwisselen (verblijfsfunctie)	Abrupte manoeuvres in de vorm van wisselingen van rijrichting en/of snelheid (vertrekken, afslaan, keren, draaien, stoppen)	Wel aanwezig

Deze beide functies, stromen en uitwisselen, gaan in het verkeer niet veilig samen. Het wegennet heeft daarom idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies. Binnen Duurzaam Veilig is dit vertaald in drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Tabel 2 - Typen wegen

Type weg	Functie wegvak	Functie kruispunt	Inrichtingskenmerken
Stroomwegen	Stromen	Stromen	Op stroomwegen komen conflicten met tegemoetkomend verkeer niet voor. Er is geen conflict met kwetsbare verkeersdeelnemers en het verkeer rijdt in een overzichtelijke omgeving met weinig verstoorde invloeden;
Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen	Bij deze wegen prevaleert nog steeds de verkeersfunctie. Op de wegvakken is de doorstroming het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Er is bij voorkeur een scheiding tussen rijrichtingen en tussen het gemotoriseerde verkeer & de kwetsbare verkeersdeelnemers.
Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen	Op deze wegen prevaleert de verblijfsfunctie. Er is sprake van een menging van alle verkeerssoorten en het 'uitwisselen' van verkeer (keren, stoppen, laden & lossen en parkeren) op zowel de wegvakken als op de kruispunten.

Voor elk type weg zijn uniforme, landelijk toe te passen, ontwerprichtlijnen opgesteld. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen een ideale inrichting en een minimale inrichting. Aan de verschillende type wegen zijn vaste snelheidslimieten gekoppeld. Voor wegen binnen de bebouwde kom gelden andere ontwerprichtlijnen en andere snelheidslimieten dan voor wegen met een vergelijkbare functie buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom weegt de verblijfsfunctie zwaarder en de verkeersfunctie lichter, omdat de afstanden hier kleiner zijn en het aantal kruisende conflicten groter. Dit wordt gecompenseerd door de eis van veiligheid hier zwaarder te laten meetellen dan de eis van doorstroming. Binnen de kom gelden daarom andere verkeersregels dan buiten de kom.

In de ideale situatie heeft een weg dus één functie, en komen de inrichting en de snelheidslimiet van de betreffende weg overeen met deze functie. In de praktijk is dit helaas niet altijd mogelijk. Als gevolg van de historische groei van zowel het wegennet als de ruimtelijke omgeving zijn er wegen die naast de verblijfsfunctie ook een verkeersfunctie hebben gekregen. Het komt daarbij ook voor dat het profiel van zo'n weg onvoldoende ruimte biedt om te voldoen aan de minimale gewenste inrichtingseisen die behoren bij de verkeersfunctie van de weg. De ideale situatie is daarom niet altijd haalbaar. In al deze gevallen is het van belang om een zo weloverwogen mogelijke keuze te maken en de ideale situatie zo goed als mogelijk te benaderen.

Bijlage 2: Kaarten

Bijlage 2.1 Bebouwde komgrenzenkaart

Bijlage 2.2 Functiekaart

Bijlage 2.3 Snelhedenkaart

Bijlage 2.4 Snelheidsverschillenkaart

Bijlage 2.5 Wegencategoriseringskaart

Bijlage 3: Nieuw afwegingskader GOW30

Bijlage 3.1 Afwegingskader 30km/h

Bijlage 3.2 Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30

Bijlage 4: Snelheidsverschillen tabel

In alle gevallen van snelheidsverschillen naar aanleiding van de actualisatie van de wegcategorisering en de bebouwde komgrenzen, wordt de snelheidslimiet verlaagd.

Bijlage 4.1 Snelheidsverschillen tabel

Straatnaam	Huidig snelheidslimiet	Beoogd snelheidslimiet
Albert Schweitzerlaan / Vreeburghlaan, 's-Gravenzande	50	30
Zandeveltweg, 's-Gravenzande	50	30
Naaldwijkseweg, 's-Gravenzande (reeds aangepast)	50	30
Measemundeweg, 's-Gravenzande	50	30
Rijnvaartweg, 's-Gravenzande	60	50
Nieuwlandsedijk, 's-Gravenzande	50	30
Maasdijk (onderpad), 's-Gravenzande	50	30
Haagweg, Monster (reeds aangepast)	60	50
Opstalweg, Naaldwijk	50	30
Verdilaan, Naaldwijk	50	30
Stokdijkkade, Naaldwijk	50	30
Pijle Tuinenweg, Naaldwijk	50	30
Oudlaan, Naaldwijk	50	30
Dreeslaan, Naaldwijk	50	30
Kruisweg, Naaldwijk	50	30
Leewerf, De Lier	60	50
Jogchem van der Houtweg, De Lier	60	50
Kijckerweg, De Lier	60	50
Kijckerweg, De Lier	50	30
Veilingweg, De Lier	50	30
Boswoning, Honselersdijk	80	50
Maasdijk (onderpad), Maasdijk	60	30
Paul Captijnlaan, Poeldijk	60	50
Nieuweweg, Poeldijk	80	50
Wateringseweg, Poeldijk	60	50
Mariëndijk, Kwintsheul	50	30



Straatnaam	Huidig snelheidslimiet	Beoogd snelheidsli- miet
Bovendijk, Kwintsheul	50	30
Hollewating, Kwintsheul (reeds aangepast)	60	30
Poeldijkseweg, Wateringen	60	50
Dorpskade, Wateringen	60	50



Bijlage 4: CATEGORISERING WEGEN, Als onderdeel van het WVVP