

A group of people, including a man in a blue tank top and a child in a yellow cap, are riding bicycles on a city street. A tram is visible in the background, blurred to indicate motion. The scene is set in an urban environment with brick buildings.

GEREEDSCHAPSKIST GOW 30

Waarom, wanneer en hoe
30 km/u?

Titel rapport

Gereedschapskist GOW 30

Datum publicatie

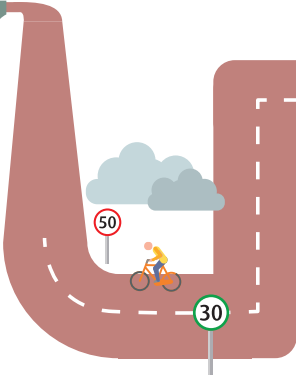
24 Januari 2022

Status

Concept voor intern gebruik

In opdracht van de fietsersbond is een vergelijkbare brochure door Goudappel gemaakt over het thema 30km/u.

Waarom 30km/u?



1

Verkeersveiligheid.

Kans op overlijden bij 30 km factor 3 kleiner. Voorbeeld Nul doden met fietsers en voetgangers in Helsinki en Oslo.



2

Verstedelijking. Meer nadruk voor ruimte-eficiente vervoerwijzen, autoverkeer nieuwe woningen opvangen aan de randen van de stad.

30



4

Luchtqualiteit en geluid.

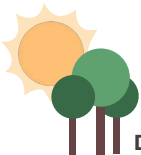
Minder geluid door lagere snelheid, betere luchtqualiteit in krapste straten door netwerkeffect en mobiliteits-effect.



3

Gezondheid (lichaamsbeweging)

30 km/u maakt fietsen en wandelen aantrekkelijker als gezond alternatief.



6

Duurzaamheid.

Meer ruimte voor klimaatadaptatie. Het effect op CO2 uitstoot is naar verwachting neutraal tot licht negatief (meer uitstoot).



5

Sociale inclusiviteit

Meer ruimte in de stad voor kwetsbare groepen. Kansen voor de 15 minuten stad. Betere oversteekbaarheid voor iedereen, minder verkeershinder.



Afwegingsschema 30 km/u

Voor wie is het schema bedoeld?

Het afwegingsschema is een hulpmiddel voor wegbeheerders die aan de slag willen met 30 als leidend principe voor wegen binnen de bebouwde kom.

Waarom is dit schema gemaakt?

Binnen de bebouwde kom zijn veel zogenaamde grijze wegen waarbij de functie van de weg niet duidelijk is of er onvoldoende ruimte is voor een veilige 50-km inrichting. Bijvoorbeeld een winkelstraat met druk autoverkeer of een 50 km/u-weg zonder fietspaden. Het schema probeert voor dit soort wegen een oplossing te vinden door uit te gaan van 30 als leidend principe.

Wat is er nieuw aan de aanpak?

Er zijn twee belangrijke verschillen met de bestaande categorisering uit Basiskenmerken wegontwerp:

1. In de wegcategorysering wordt meer rekening gehouden met de omgeving van de weg, waarbij we onderkennen dat er wegen bestaan met een dubbele functie.
2. Voor wegen die wel een verkeersfunctie hebben, maar waarbij 50 km/u niet wenselijk of veilig mogelijk is, wordt het nieuwe wegtype GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) geïntroduceerd.

Hoe moet dat met het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten?

De positie van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten spelen een belangrijke rol in de keuzes die in het schema moeten worden gemaakt. Krijgt de weg een verkeersfunctie? Is een snelheid van 30 km/u-wenselijk. Bij gebruik van het schema zullen echter meer wegen een maximumsnelheid van 30 km/u-krijgen. Zonder aanvullende maatregelen zal dit consequenties hebben voor OV en nood- en hulpdiensten die van deze wegen gebruik maken. Het is daarom zaak deze nieuwe wegindeling, de maatregelen die daaruit voortkomen en routing voor deze diensten in samenhang te bekijken. Verder in de brochure wordt dieper ingegaan op het thema openbaar vervoer.

30 km/u als leidend principe

30 km/u als leidend principe is in het schema als volgt vertaald: wegen binnen de bebouwde kom krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u. Alleen als dat wenselijk én veilig mogelijk is, krijgen gebiedsontsluitingswegen net als in de bestaande situatie een hogere maximumsnelheid.



Afwegingsschema 30 km/h

1. Bepaal functie van de weg, in samenhang met hele netwerk

- Wat zijn belangrijke OV-routes?
- Wat zijn belangrijke invalswegen?
- Etc.



Verblijfsfunctie

Dubbele functie

Verkeersfunctie

2. Is dubbele functie oplosbaar door andere keuzes op netwerkniveau? Bijvoorbeeld:

- Ander OV-netwerk
- Ander auto-netwerk
- Ander fietsnetwerk

Ja

Nee

3. Weeg de verkeersfunctie af tegen de verblijfsfunctie

Nee

Heeft de weg een dusdanige verkeersfunctie, dat doorstroming het belangrijkste is?
Bijvoorbeeld:

- Belangrijke OV-route
- Belangrijke invalswegen
- Uitrukroute nood- en hulpdiensten

Ja

Ja

Nee

4.a. Zijn er redenen om 30 km/h in te stellen?
Bijvoorbeeld:

- Schoolomgeving
- Leefbaarheid
- Oversteekbaarheid

Nee

4.b. Kan de weg veilig 50 worden ingericht?
- Fietspad/parallelweg
- Veilig en gebundeld oversteken
- Rijrichtingsscheiding
- Bij voorkeur geen parkeren

Ja

A. ETW

B. GOW

C. GOW

Netwerkniveau

Wegvakniveau



5. Check en optimaliseer netwerk

- | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> OV | <input type="checkbox"/> Auto |
| <input type="checkbox"/> Nood- en hulpdiensten | <input type="checkbox"/> Etc. |
| <input type="checkbox"/> Fiets | |

Hoe nu verder?

Met het schema zijn we er nog niet. Met het schema kun je namelijk wel bepalen welke wegen in aanmerking komen voor 30 of 50 km/u, maar nog niet hoe je dat precies doet. Er zijn in ieder geval twee onderwerpen die nog verder moeten worden uitgewerkt.

1. Juridisch

Met de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt een nieuwe wegtype geïntroduceerd dat (nog) niet past in de regels rond de inrichting van de straat. De voornaamste zijn:

- In de meeste gevallen (behalve bij bijvoorbeeld fietspaden en fietsstraten) is het niet mogelijk om voorrang te regelen binnen een 30 km/u-regime. Een voorrangregeling kan wel wenselijk zijn om de GOW30 goed te laten werken.

- Voorgeschreven is dat de wegen met een 30 km/u-regime voornamelijk een verblijfsfunctie hebben en dat de weg waar nodig is aangepast om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer. Waar dit zonder meer wenselijk is voor toepassing van 30 in woongebieden, vraagt GOW30 om toepassing van 30 op plekken die (ook) een duidelijke verkeersfunctie hebben.

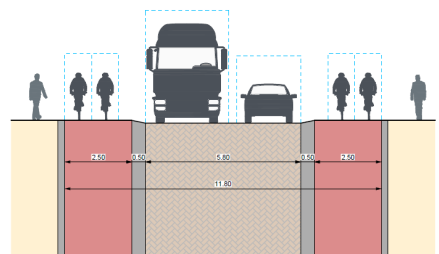


2. Vormgeving

Het staat wegbeheerders vrij om te kiezen voor een inrichting die past bij hun ambities voor de GOW30 (en GOW50). Om ervoor te zorgen dat deze wegen ook eenvoudig herkenbaar zijn voor de weggebruikers, is het wenselijk om landelijk een richting mee te geven. Wat doen we altijd en wat nooit bij een GOW30? Een eerste idee van toepasbare profielen voor GOW30 verderop in de brochure opgenomen.

FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF

Ambities voor de toekomst

Met het afweegschema en de introductie van 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen is een eerste stap gezet naar een veiligere, fietsvriendelijkere en minder autogerichte stad. Op dit vlak zijn er twee ambities voor de toekomst waar de Fietsersbond nadrukkelijk voor blijft pleiten:

1 Toepassing van intelligente snelheidsaanpassing (ISA). ISA zorgt ervoor dat bestuurders niet sneller kunnen rijden dan de ingestelde snelheid. Dit maakt het mogelijk om veel grotere stappen te maken met 30 km/u in de stad. Het naleven van de maximale snelheid is een belangrijk onderdeel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op 30-wegen. ISA kan dit oplossen maar dit geldt pas voor de lange termijn. De eerste stap wordt dit jaar al gezet. Vanaf juli 2022 is ISA verplicht in alle nieuwe auto's in Europa.

2 30 km/u als norm. In de huidige regels is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u en zijn er allerlei voorschriften om een weg 30 km/u te maken.



30 km/u gaat over meer dan alleen verkeersveiligheid

Bij Goudappel denken we na over mobiliteit als onderdeel van brede welvaart. Verkeersingrepen moeten daarom altijd meerdere doelen tegelijk dienen: een duurzamere, gezondere en veiligere leefomgeving voor iedereen.

30 km/u is bij uitstek een verkeersmaatregel die bijdraagt aan hogere doelen: minder ernstige afloop van ongevallen, het temperen van autoverkeer wat past bij ruimtelijke inbreiding in steden. Maar ook minder geluidhinder door lagere snelheden. Verder draagt 30 km/u bij aan de kwaliteit voor veilig wandelen en fietsen. Zo kunnen gemeenten hun inwoners ondersteunen in gezonde mobiliteitskeuzes (lichaamsbeweging). De oversteekbaarheid kan verbeteren, wat extra belangrijk is voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Tot slot kan 30 km/u er toe leiden dat er minder verharding nodig is. Dit is gunstig voor opvangen van heftige regenval en hitteperiodes.

Door zo te werken aan het nieuwe 30, ontstaat ook buiten het vakgebied mobiliteit draagvlak. Immers: 30 km/u draagt bij aan meerdere doelen tegelijk.



Aanpak

Hoewel de meeste gemeenten nog aan de voorkant staan van de invoering van meer 30 km/h zien we in grote lijn twee verschillende insteken ontstaan:

- Sommige, vooral grote steden, hebben de ambitie om in korte tijd veel wegen 30 km/h te maken. De geloofwaardigheid van deze nieuwe 30 wegen moet komen van een combinatie van de bestaande stedelijkheid, communicatie, kleinschalige aanpassingen en handhaving.
- De meeste gemeenten kiezen voor een geleidelijke aanpak, waarbij de meest problematische grijze wegen en wegen die toch al op de rol staan voor onderhoud worden aangepast.

Participatie

Er is onder inwoners en bestuurders van de stad veel draagvlak voor de invoering van 30 km/h op meer wegen in de stad. Participatie van de inwoners is in ieder geval nodig bij het komen tot de grote netwerkkeuzen in de stad (waar blijft het nog wel 50? Wat betekent dit voor de bus of het autonetwerk?) maar ook voor de uitwerking van 30 km in profielen en ontwerpen voor een buurt of straat.



*Voorbeeld project Amersfoort:
30 km Noordewierweg ontwerp
en participatie*

<https://www.goudappel.nl/projecten/noordewierweg-amersfoort/>

Hoe gaat een GOW30 eruit zien?

Dit vormgeving van de GOW30 is inog niet precies vastgelegd. Duidelijk is dat een GOW30 zeker niet hetzelfde is als een woonstraat waar 30 km/u de limiet is. Er moet rekening worden gehouden met de ontsluitingsfunctie van de weg (rustig doorstromen). Hieronder een aantal voorbeeld wegen:

Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft



Maliesingel - Utrecht



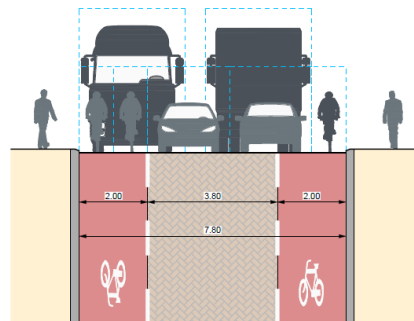
Wegprofielen

Wanneer er in een profiel fietsstroken nodig zijn om fiets en auto te scheiden ga je over naar een GOW30 profiel. De Goudappel standaard wegprofielen zijn in beginsel opgebouwd uitgaande van tweerichtingsverkeer, waarbij de veiligheid voor de fiets centraal staat. Vanuit deze optiek is als minimale variant een profiel van 5.80 meter aangehouden (fiets 1.00 meter en tweerichtingsverkeer personen-

auto 2 x 2.40 meter). Een logisch verloop van 1.00 meter (plus één fietser) verbreden is in de opbouw van de standaard profielen goed mogelijk. Het helpt bij het zoeken en vergelijken van wegprofielen.

Aan het einde van de Brochure zijn alle wegprofielen opgenomen.

GOW30 Fietstroken



| | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| INTENSITEIT: | tot 6.000 mvt / etmaal |
| WEGCATEGORISERING: | GOW 30 |
| MAATGEVEND SITUATIE: | V + V + F of FF + A + A + F |

Voorkeurskenmerken GOW30

De inrichting van GOW30 wegen is nog niet volledig uitgedacht. Maar er zijn wel een aantal voorkeurskenmerken waar opgelet kan worden, zoals:

| | ETW30 | GOW30 | GOW50 |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|
| fietsvoorziening | Geen (gemengd) | Fietsstrook of fietspad | Fietspad |
| Verharding | Voorkeur klinkers | Deels klinkers | Asfalt |
| Kruispunten | Gelijkwaardig Evt. Uitritten bij ondergeschikte zijstraten Voorrang bij fietsstraten | Voorrang | Voorrang |
| Remmers | Wegvakken en kruispunten | Kruispunten | Geen (tenzij) |
| Onderbrekingen | Veel | Regelmatig pleintje of zebra | Niet buiten kruispunten |
| Oversteken | Overall | Bij kruispunten en zebra's | Bij kruispunten |
| Parkeren | Ja, haaks, langs, evt op de rijbaan | Ja, langs | Bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen |



Wanneer welke fietsvoorziening?

In de onderstaande tabel wordt aangegeven welke fietsvoorzieningen toepasbaar zijn. In de tabel zijn de omgevingsinvloeden niet meegenomen en wordt er gefocust op intensiteit en wegcategorie.

| Wegcategorie | Snelheid gemotoriseerd verkeer | Intensiteit gemotoriseerd verkeer [mvt/etm] | Functie fietsroute | |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| | | | Stedelijke fietsroutes (< 750 fts/etm) | Regionale fietsroutes & hoofd fietsroutes (> 500 fts/etm) |
| Erftoegangsweg | Stapvoets | < 1.000 | Woonerf | N.v.t. |
| | 30 | < 4.000 | Gemengd | Fietsstraat, fietspad |
| | | 4.000 – 6.000 | | Fietspad |
| Gebiedsontsluitingsweg | 30 | < 10.000 | Fietsstroken, fietspad | |
| | 30 | > 10.000 | Fietspad | |
| | 50 | Niet relevant | Fietspad | |
| | 70 | Niet relevant | Fiets-/ bromfietspad | |

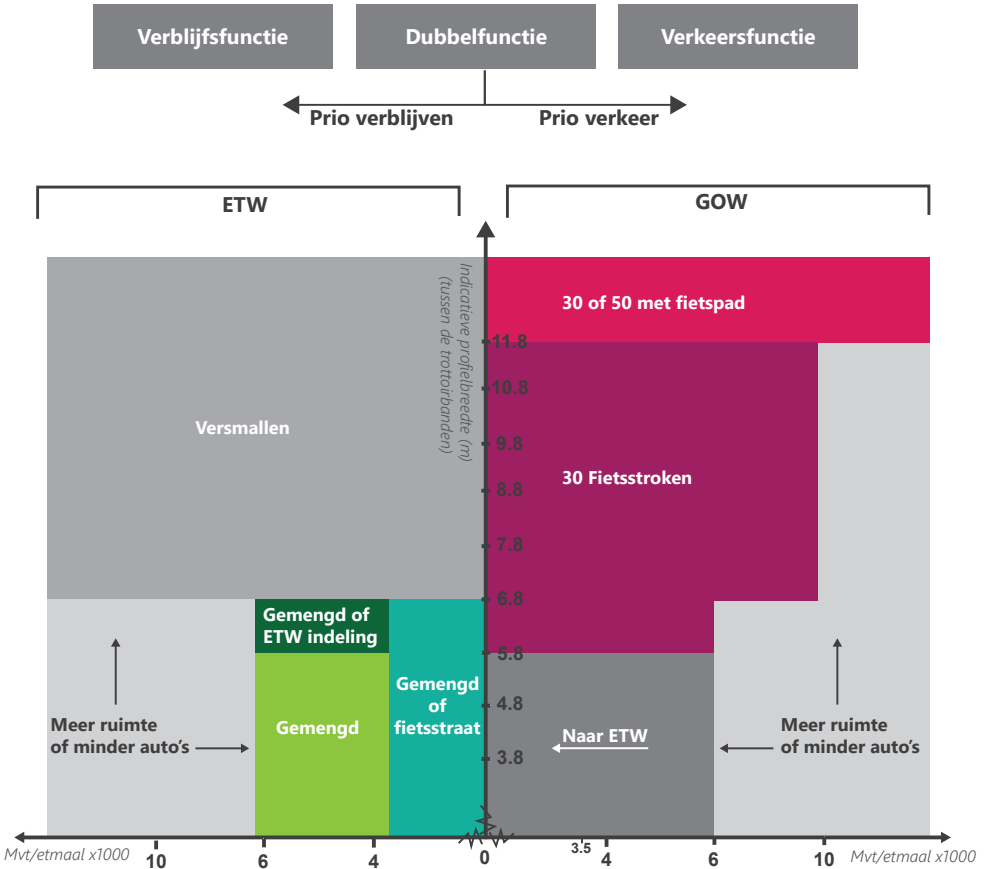
30km/u en het openbaar vervoer

De impact van de invoering van 30 km/h op meer wegen in de stad op het openbaar vervoer zal van stad tot stad sterk verschillen. Dit is in ieder geval afhankelijk van het ambitieniveau voor '30 als leidend principe' en de uitgangssituatie voor het wegen- en openbaar vervoernet. De bepaling van het effect zal dus maatwerk zijn. In het onderzoek het Nieuwe 30 werd al gekeken naar de verschillen in bussnelheid voor grijze wegen met een maximum snelheid van 50 en 30 km/h. De rijksnelheid van de bus ligt in dit onderzoek 4,8 km/h lager op de wegen met 30 km/h. Voor gemeente Gouda werd een eerste verkenning uitgevoerd naar het effect op netwerkniveau en mogelijke mitigerende maatregelen. Ook voor Amsterdam werd samen met de stakeholders een dergelijke analyse uitgevoerd, ook om te komen tot een proces voor evaluatie in monitoring, waarbij opvalt dat het zeker niet eenvoudig is om de toename in dienstregelingsuren (DRU) zomaar te compenseren en dat de mogelijkheden erg situatie-afhankelijk zijn. In Gouda lijken de mogelijkheden voor compensatie dan in Amsterdam.



Hulp nodig bij de wegprofiel keuze?

In de bijlage van de brochure kunt u alle wegprofielen vinden. Het onderstaande schema kunt u gebruiken om te bepalen welk profiel u het beste kunt toepassen. Bij vragen of meer informatie over de profielen dan kunt u contact opnemen met Jeroen Kuijpers, jkuijpers@goudappel.nl



10 tips voor de toepassing van 30 km/u

- 1 Het gaat niet vanzelf. de gemeente moet wel aan de slag.** Het afweegkader is een hulpmiddel voor gemeenten die aan de slag willen met 30 als leidend principe. Er is (nog) geen dwingend voorschrift om dit ook daadwerkelijk te doen, maar we kunnen gemeenten wel motiveren om mee te doen en te laten zijn wat het kan opleveren.
- 2 GOW30 als kapstok voor een nieuwe wegencategorisering.** Het afweegkader is een goede aanleiding om de wegencategorisering opnieuw tegen het licht te houden. Welke beleidspunten moeten nog meer worden meegenomen?
- 3 Alvast aan slag.** Misschien is de gemeente op beleidsniveau nog niet zover om alle een visie te maken voor het hele wegennet, maar is er op projectniveau al wel ruimte om over 30 km/h a te denken.
- 4 Fietspaden op GOW30 goed mogelijk.** De snelheid van 30km/u hoeft niet te betekenen dat een fietspad niet mogelijk is. Dit kan namelijk prima en laat je ook niet weerhouden op dit toe te passen. Zie voorbeeld Van Weedestraat - Soest.
- 5 Nieuwe keuze tussen erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg.** Het afweegschema biedt verschillende mogelijkheden voor keuzes rond grijze wegen. Dit betekent nadrukkelijk dat je ook nog steeds kunt kiezen voor erftoegangsweg 30 km/h als je de verblijfskwaliteit het belangrijkste vindt. Ook op drukke 30 km/h wegen. Andersom kun je overwegen routes die nu al (ETW30) zijn alsnog GOW30 te maken omdat dat beter past bij de omstandigheden.



6 Betrek het OV op tijd. Onze adviseurs openbaar vervoer kunnen je helpen om de belangen en gevolgen voor het openbaar vervoer in beeld te brengen, mogelijkheden voor compensatie te schetsen en de juiste contacten te leggen.

7 Zorg voor 30 als veilige snelheid. Bij het instellen van 30 km/u moet deze snelheid ook worden nageleefd. Alleen het plaatsen van een 30-bord is niet voldoende. Maak dus een inrichting die past bij een 30 km/u weg.

8 Woongebieden op orde. Wijs de gemeente erop dat ook de 30-wegen in de woongebieden kloppen. Bij het verlagen van de snelheid kunnen andere routes aantrekkelijker worden met als gevolg dat er sluiproutes ontstaan. Zorg daarom dat de woongebieden op de juiste manier zijn ingericht en niet aantrekkelijk zijn voor sluipverkeer.

9 Oversteken is ook belangrijk! Met alleen een lagere snelheid op wegvakken zijn we er niet. De meeste ongevallen gebeuren op oversteken en kruispunten. Let ook daar op een langere snelheid voor gemotoriseerd verkeer, ook op wegen die verder 50 km/h blijven.

10 We weten nog lang niet alles (zeker). Landelijk wordt volop de discussie gevoerd over de toepassing en vormgeving van 30 km/h op drukke wegen. En we moeten natuurlijk ook nog aan de slag waar we tegen knelpunten aanlopen en nieuwe inzichten opdoen. Houd dus oren en ogen open.



Voorbeeldprojecten

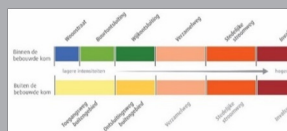
Rotterdam: ondersteuning samenstellen en uitwerking visie.

<https://www.rotterdam.nl/nieuws/meer-30km-zones/>



Zaanstad: 30 km in Mobiliteitsplan, vertaling naar wegprofielen.

<https://www.goudappel.nl/projecten/het-zaanstad-van-2040-een-belangrijke-rol-voor-duurzame-en-slimme-mobiliteit/>



Amsterdam: ondersteuning visie, analyse effecten openbaar vervoer.

<https://www.amsterdam.nl/30km/>

[goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-vervoer/](https://www.goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-vervoer/)



Gouda: 30 km/h in Mobiliteitsplan, effecten op openbaar vervoer

<https://www.goudappel.nl/projecten/gouda-kiest-voor-een-leefbare-en-aantrekkelijke-stad/>

<https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/19/snelheidsverlaging-heeft-tegenstrijdige-effecten-op-busvervoer/?gdpr=accept>

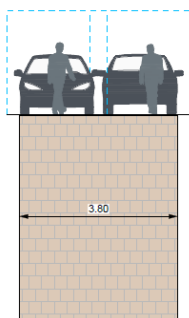


Wegprofielen



WOONERF 15

Profiel in klinkers

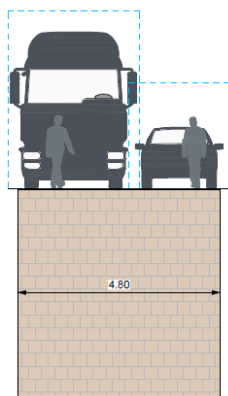


| | |
|----------------------|------------------------|
| INTENSITEIT: | tot 1.000 mvt / etmaal |
| WEGCATEGORISERING: | WOONERF 15 |
| MAATGEVEND SITUATIE: | A + A |



WOONERF 15

Profiel in klinkers



| | |
|----------------------|------------------------|
| INTENSITEIT: | tot 1.000 mvt / etmaal |
| WEGCATEGORISERING: | WOONERF 15 |
| MAATGEVEND SITUATIE: | V + A |

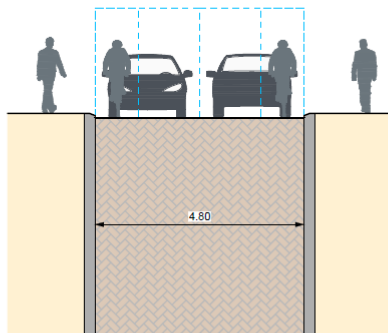
Woonerf 15KM/u

ETW 30km/u



GEMENGD

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 3.500 mvt / etmaal

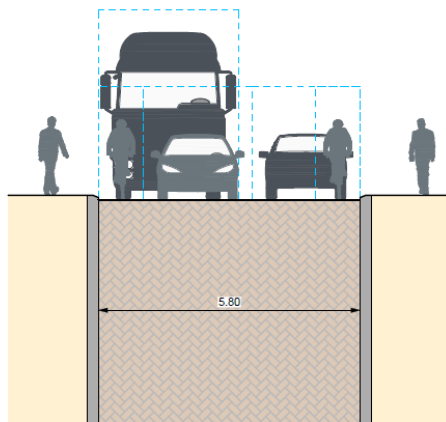
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A of FF + FF



GEMENGD

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal

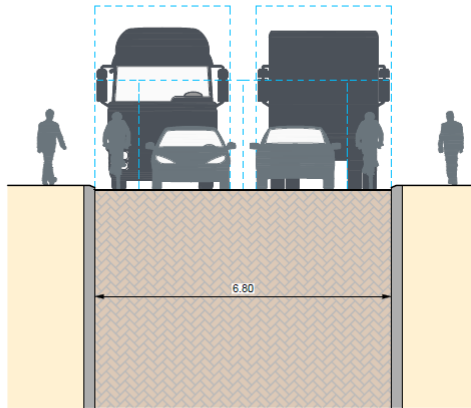
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A + F of FF + FF



GEMENGD

Profiel in klinkers

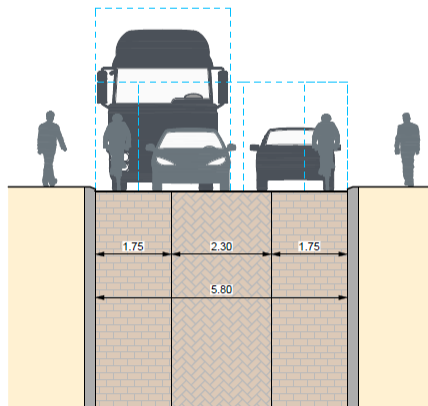


INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: ETW 30
MAATGEVEND SITUATIE: V + V of F + A + A + F



MET INDELING

Stroken in klinkers

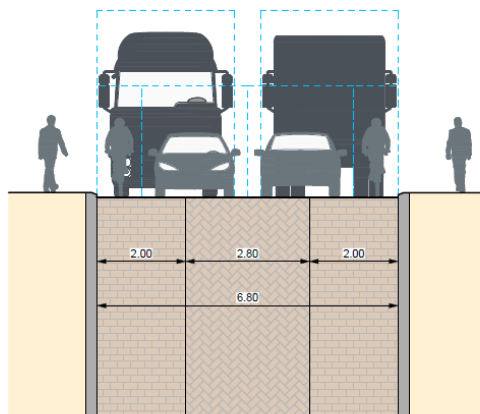


INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: ETW 30
MAATGEVEND SITUATIE: A + A + F of V + A

ETW 30km/u

MET INDELING

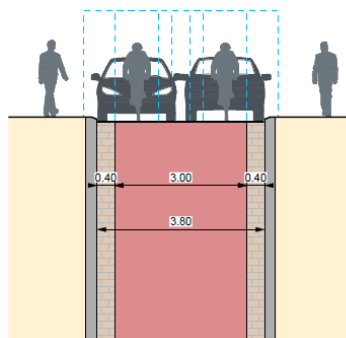
Stroken in klinkers



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: ETW 30
MAATGEVEND SITUATIE: V + V of F + A + A + F

FIETSSTRAAT

Enkele rijloper

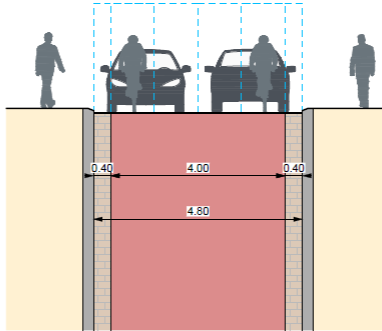


INTENSITEIT: tot 1.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: ETW 30
MAATGEVEND SITUATIE: A + A of F + FF



FIETSSTRAAT

Enkele rijloper



INTENSITEIT: tot 2.000 mvt / etmaal

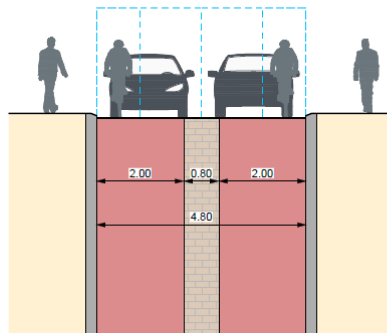
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A of FF + FF



FIETSSTRAAT

Twee rijlopers



INTENSITEIT: tot 2.000 mvt / etmaal

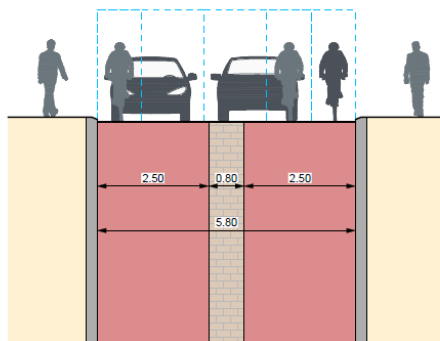
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A of FF + FF



FIETSSTRAAT

Twee rijlopers



INTENSITEIT: tot 3.000 mvt / etmaal

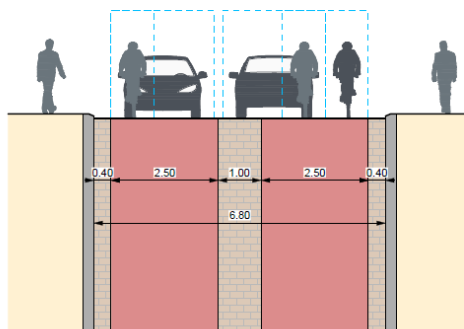
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A + F of FF + FF



FIETSSTRAAT

Twee rijlopers



INTENSITEIT: tot 3.500 mvt / etmaal

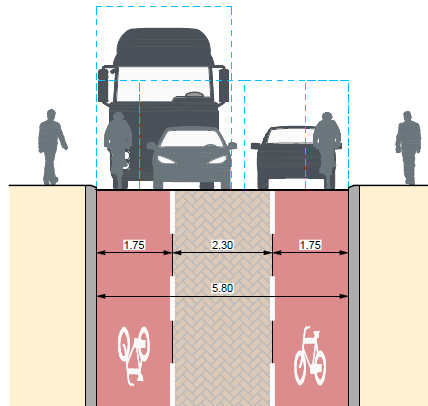
WEGCATEGORISERING: ETW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A + F of FF + FF



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal

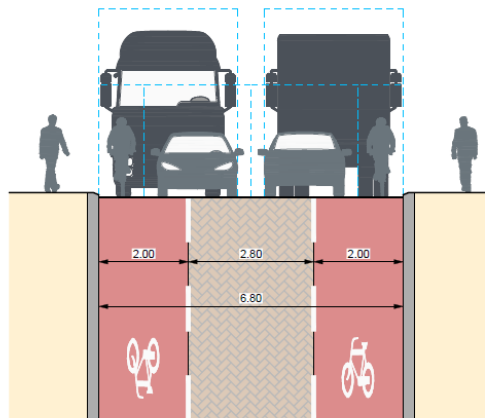
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: A + A + F of V + A



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

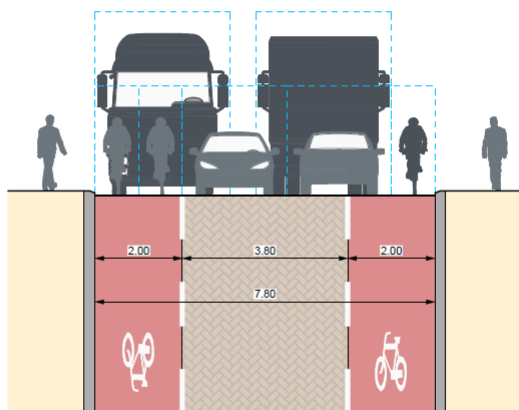
MAATGEVEND SITUATIE: V + V of F + A + A + F

GOW 30km/u



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal

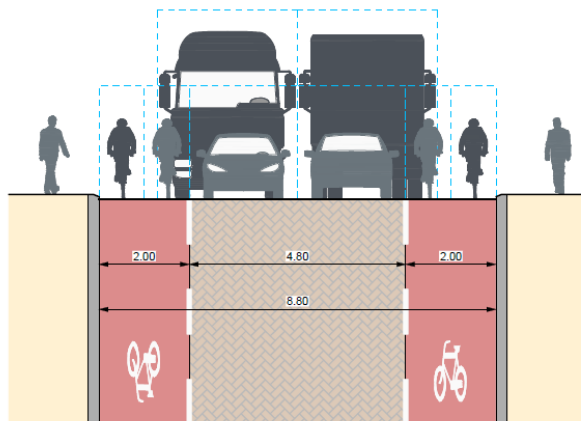
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: V + V + F of FF + A + A + F



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



INTENSITEIT: tot 8.000 (10.000) mvt / etmaal

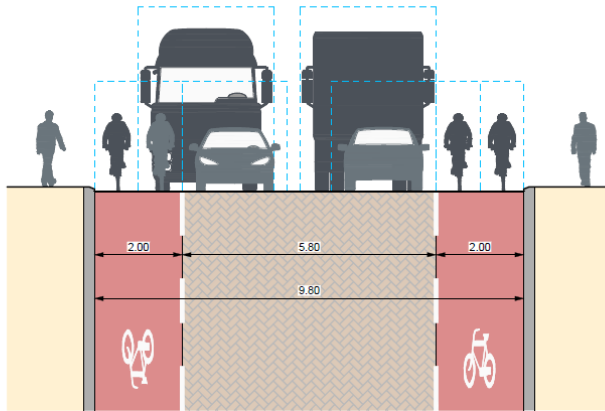
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: F + V + V + F of FF + A + A + FF



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt

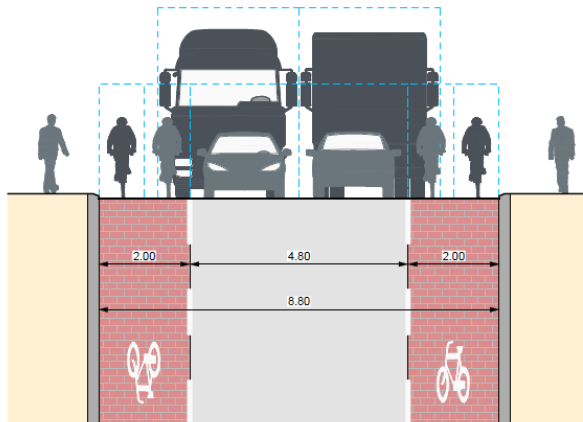


INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND SITUATIE: F + V + V + FF of FF + A + A + FF



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in klinkers



INTENSITEIT: tot 8.000 (10.000) mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND SITUATIE: F + V + V + F of FF + A + A + FF

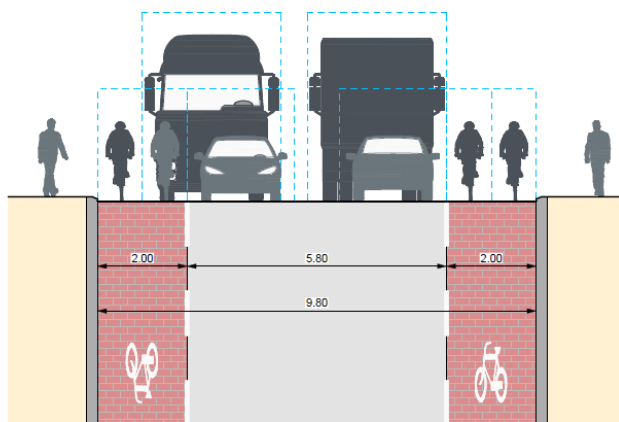
GOW 30km/u

GOW 30km/u



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in klinkers



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

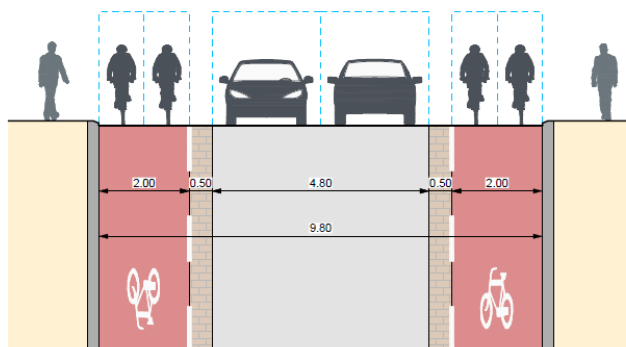
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: F + V + V + FF of FF + A + A + FF



FIETSSTROKEN

Profiel met kantstroken



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

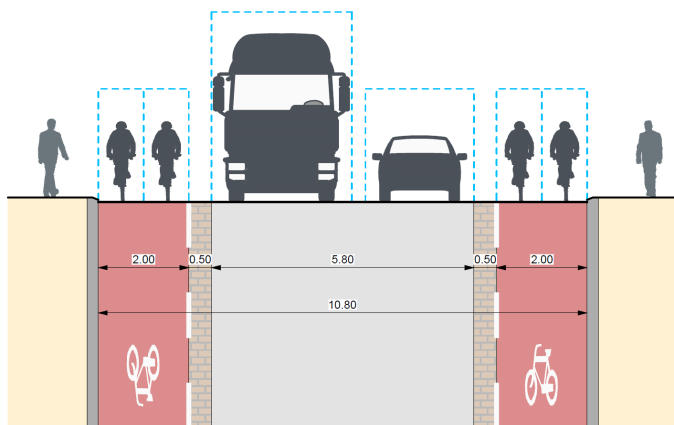
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + A + A + FF



FIETSSTROKEN

Profiel met kantstroken



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

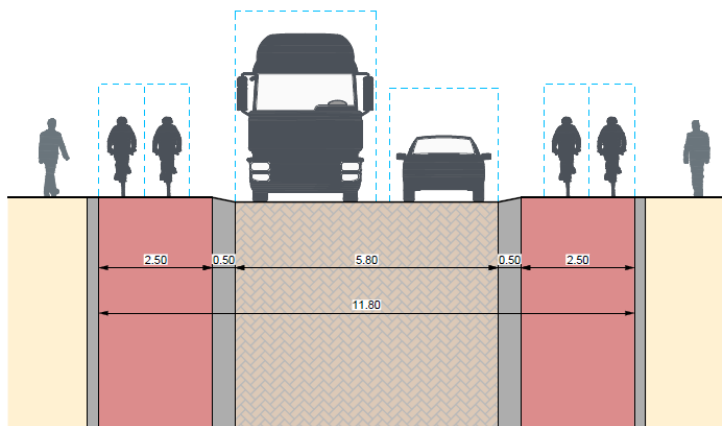
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF



FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

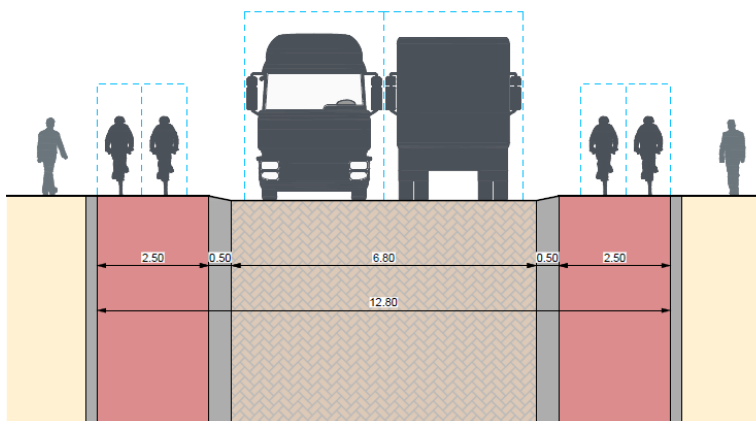
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF

GOW 30km/u



FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

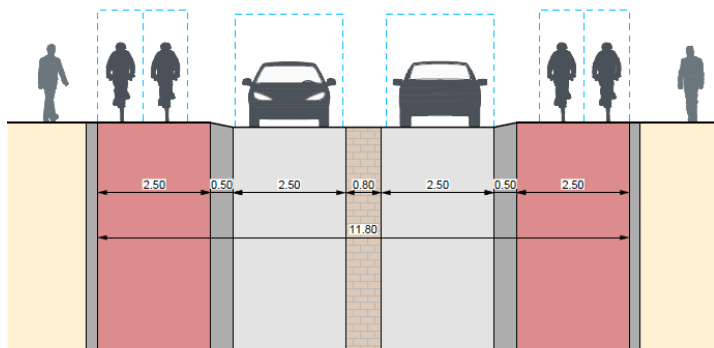
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF

GOW 30km/u



FIETSPAD AANLIGGEND

Twee stroken



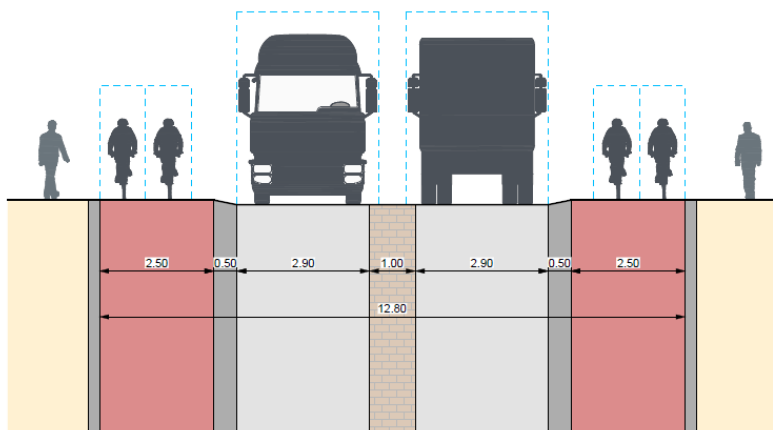
INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + A + A + FF

FIETSPAD AANLIGGEND

Twee stroken



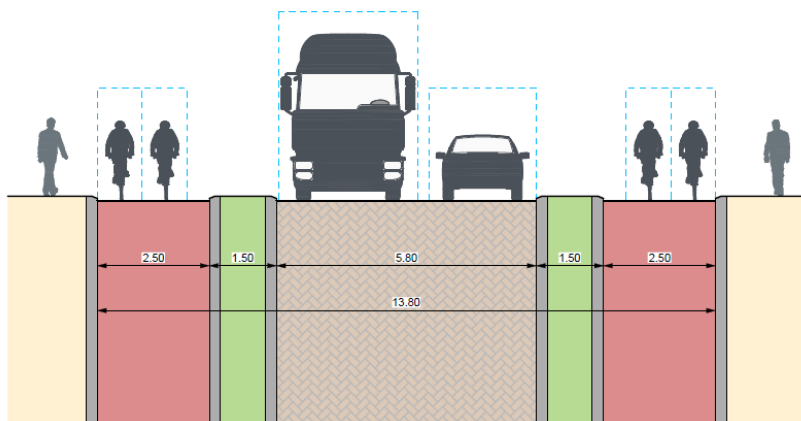
INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF

FIETSPAD VRIJLIGGEND

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 30

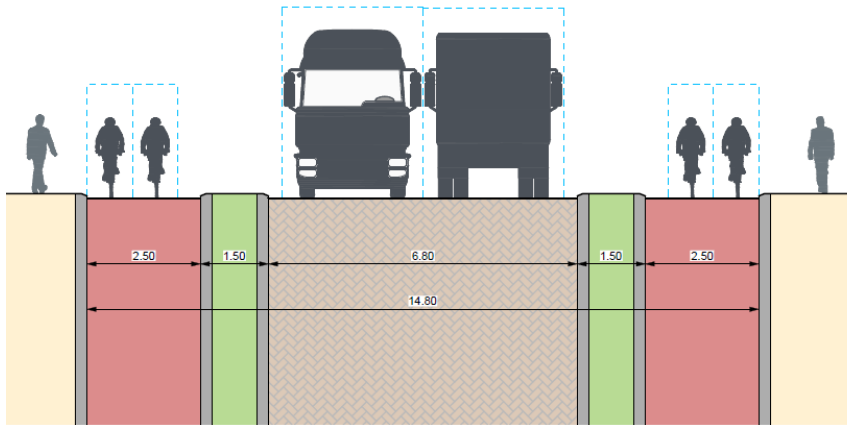
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF

GOW 30km/u



FIETSPAD VRIJLIGGEND

Profiel in klinkers



GOW 30km/u

INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

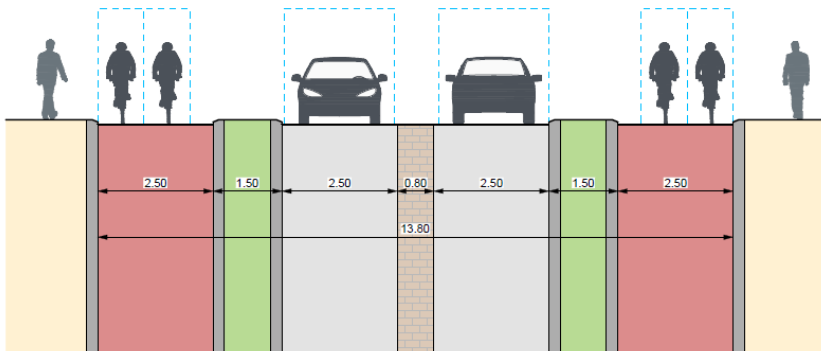
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF



FIETSPAD VRIJLIGGEND

Twee stroken



INTENSITEIT: tot 10.000 mvt / etmaal

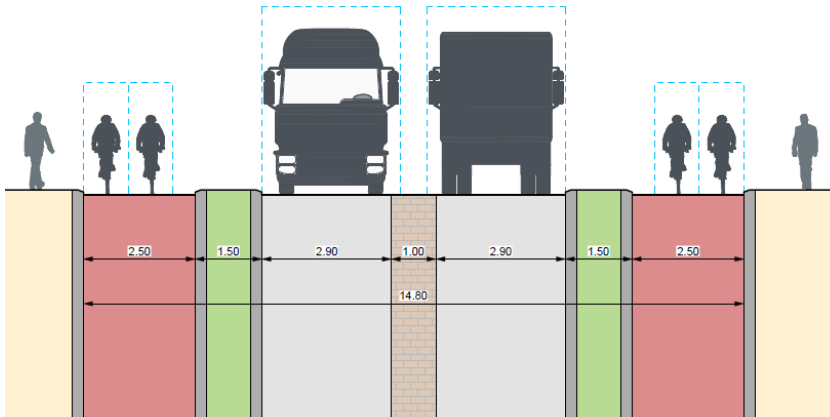
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + A + A + FF



FIETSPAD VRIJLIGGEND

Twee stroken



INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

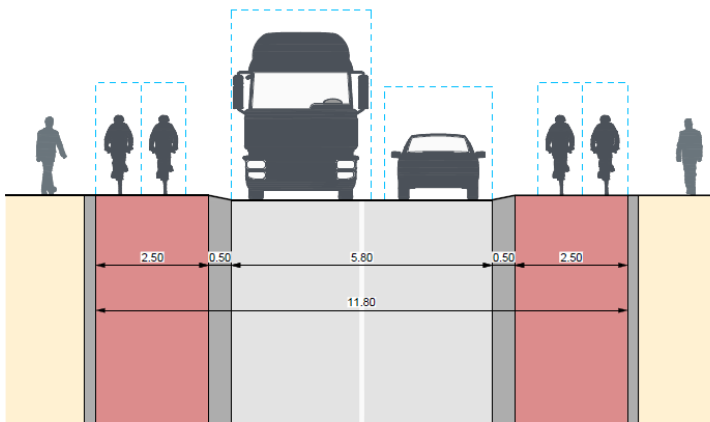
WEGCATEGORISERING: GOW 30

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF



FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in asfalt



INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

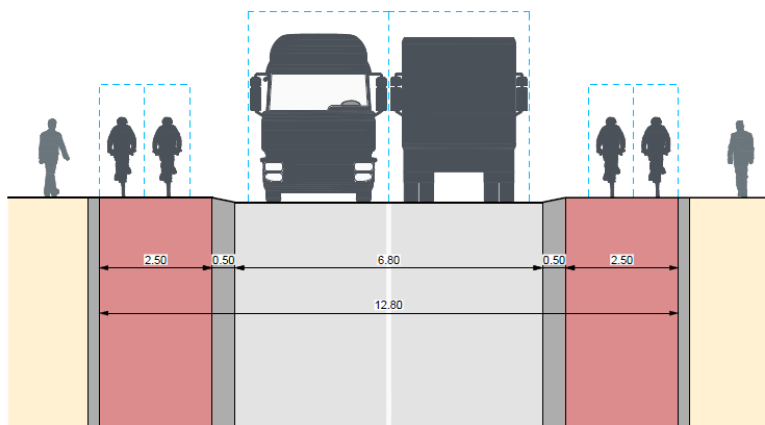
WEGCATEGORISERING: GOW 50

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF

GOW 50km/u

FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in asfalt



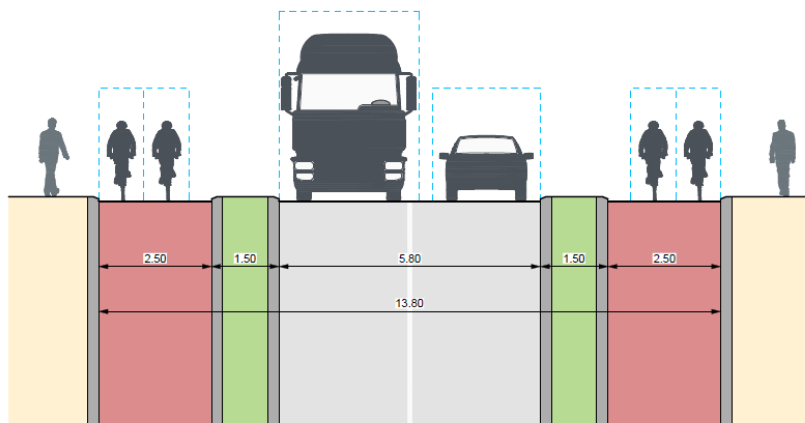
INTENSITEIT: tot 20.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 50

MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF

FIETSPAD VRIJLIGGEND

Profiel in asfalt



INTENSITEIT: tot 15.000 mvt / etmaal

WEGCATEGORISERING: GOW 50

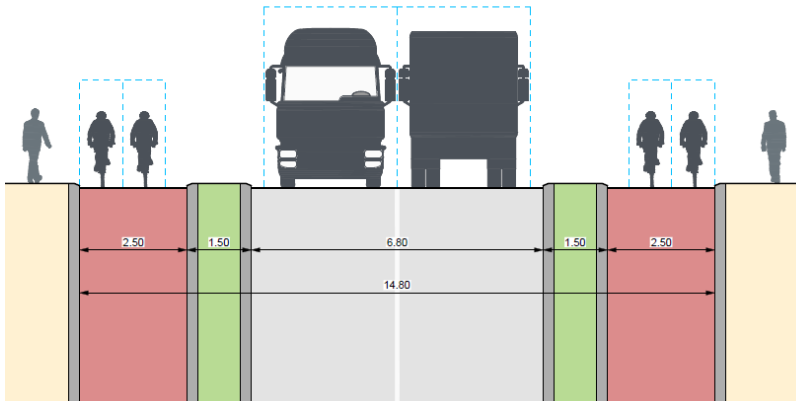
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF

GOW 50km/u



FIETSPAD VRIJLIGGEND

Profiel in asfalt



INTENSITEIT: tot 20.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 50
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + V + FF

GOW 50km/u

