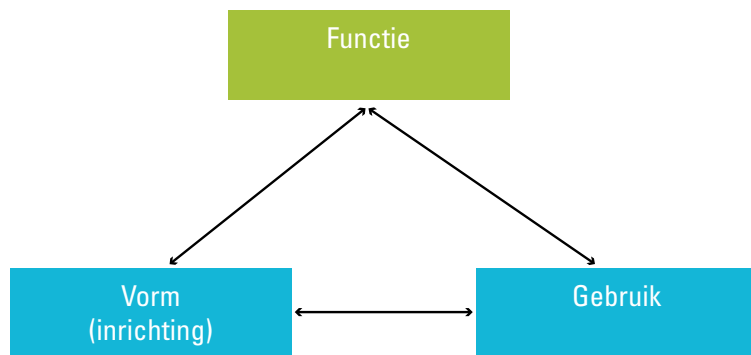


6 VERKEERSSTRUCTUREN

De verkeersstructuren vormen het raamwerk aan de hand waarvan inzichtelijk wordt gemaakt welke verkeersmaatregelen de gemeente Nieuwkoop de komende jaren moet nemen. Achtereenvolgens worden in dit hoofdstuk de gewenste verkeersstructuren voor de verschillende modaliteiten behandeld, gevolgd door een conflictanalyse wanneer de verschillende structuren over elkaar heen worden gelegd.

In elke paragraaf worden de structuren in de context van de in de visie genoemde mijlpalen geplaatst. Hierdoor wordt inzichtelijk op welke manier invulling is gegeven aan de visie zoals omschreven in hoofdstuk 4.



Samenhang tussen functie, vormgeving en gebruik wegennet (hoofdstuk 5, Figuur 5.3)

6.1 Functieschaal wegennet Nieuwkoop

Zoals in figuur 5.3 weergegeven is er sprake van samenhang tussen functie, gebruik en inrichting van een weg. Om tot een logische inrichting van het wegennet in Nieuwkoop te komen, is het noodzakelijk vast te stellen welke functie elke weg uiteindelijk moet gaan vervullen in het wegennet. Mede bepalend hiervoor is de vraag op welk schaalniveau verkeer van een weg gebruik gaat maken: betreft het voornamelijk lokaal verkeer of juist (inter)regionaal verkeer? De (beoogde) ontwikkelingen en aandachtspunten binnen de gemeente vormen een belangrijk hulpmiddel om tot een weloverwogen functietoekenning te komen.

6.1.1 Wegfuncties in de dynamische zone

Concentratie van glastuinbouw en woningbouw in de dynamische zone zal naar verwachting leiden tot een toename van zowel lokaal als (inter)regionaal autoverkeer en goederenvervoer. Hierdoor zal de belasting van het wegennet, alsook het schaalniveau waarop deze functioneert, in verhouding tot de andere delen van de gemeente in deze zone het grootst zijn. Behoud, versterken en eventueel opwaarderen van de functie van wegen is in de dynamische zone dan ook noodzakelijk. Bijzonder aandachtspunt wordt hierbij gevormd door de brug over de Amstel in Vrouwenakker. In combinatie met het toenemende (vracht)autoverkeer in de dynamische zone, vormt de brug een potentiële flessenhals die de doorstroming van het verkeer ernstig kan beïnvloeden.

Dit betekent dat de belangrijkste inzet in de periode tot 2020 in deze zone ligt op:

- **Prioriteitsgebied I:** De functie van de Aardamseweg in het wegennet terugbrengen van een stedelijke functie (betreft een sluiproute in de huidige situatie) naar een functie op dorpsniveau.
- **Prioriteitsgebied II:** Opwaarderen van de route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat om Ter Aar heen als route met een regionale functie. Dit ter voorbereiding op toename van het verkeer in deze zone, de ontwikkeling van de glastuinbouw bij Nieuwveen en het eventueel op termijn afwaarderen van de N231 tussen de kernen Nieuwkoop en Nieuwveen (zie ook agrarische zone).

- **Prioriteitsgebied III:** Afstemmen van de functie van wegen in en rondom het duurzame glastuinbouw Nieuw Amstel op grotere hoeveelheden goederenvervoer. Ter ontsluiting van de glastuinbouw wordt voorzien in het realiseren van een nieuwe ontsluiting van Nieuw Amstel naar de N231. In overleg met de provincie Noord-Holland wordt bekeken op welke manier de brug in Vrouwenakker al dan niet past binnen de functies van het Nieuwkoopse wegennet.

6.1.2 Wegfuncties in de agrarische zone

Binnen deze zone staan het landschap en de agrarische functies centraal. Met de in verhouding drukke dynamische zone aan de noordzijde en ecologische, toeristische zone aan de zuidzijde, is de agrarische zone daarmee qua verkeer de rustigste zone. Het verkeer bestaat voornamelijk uit lokaal en agrarisch gerelateerd verkeer. Hier wordt dan ook een rustig verkeersbeeld nagestreefd, wat terug is te vinden in de functies van de wegen: de huidige functie van wegen wordt behouden of daar waar noodzakelijk (bijvoorbeeld sluiproutes) in functie omlaag geschaald. Op termijn wordt de mogelijkheid tot het terugbrengen van de N231 van een regionale naar een agglomeratieve functie bekeken. Dit is mede afhankelijk van het opwaarderen van de route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat.

Dit betekent dat de belangrijkste inzet in de periode tot 2020 in deze zone ligt op:

- Behouden en versterken lokale/dorpsfunctie van wegen, afwaarderen van functie waar noodzakelijk.

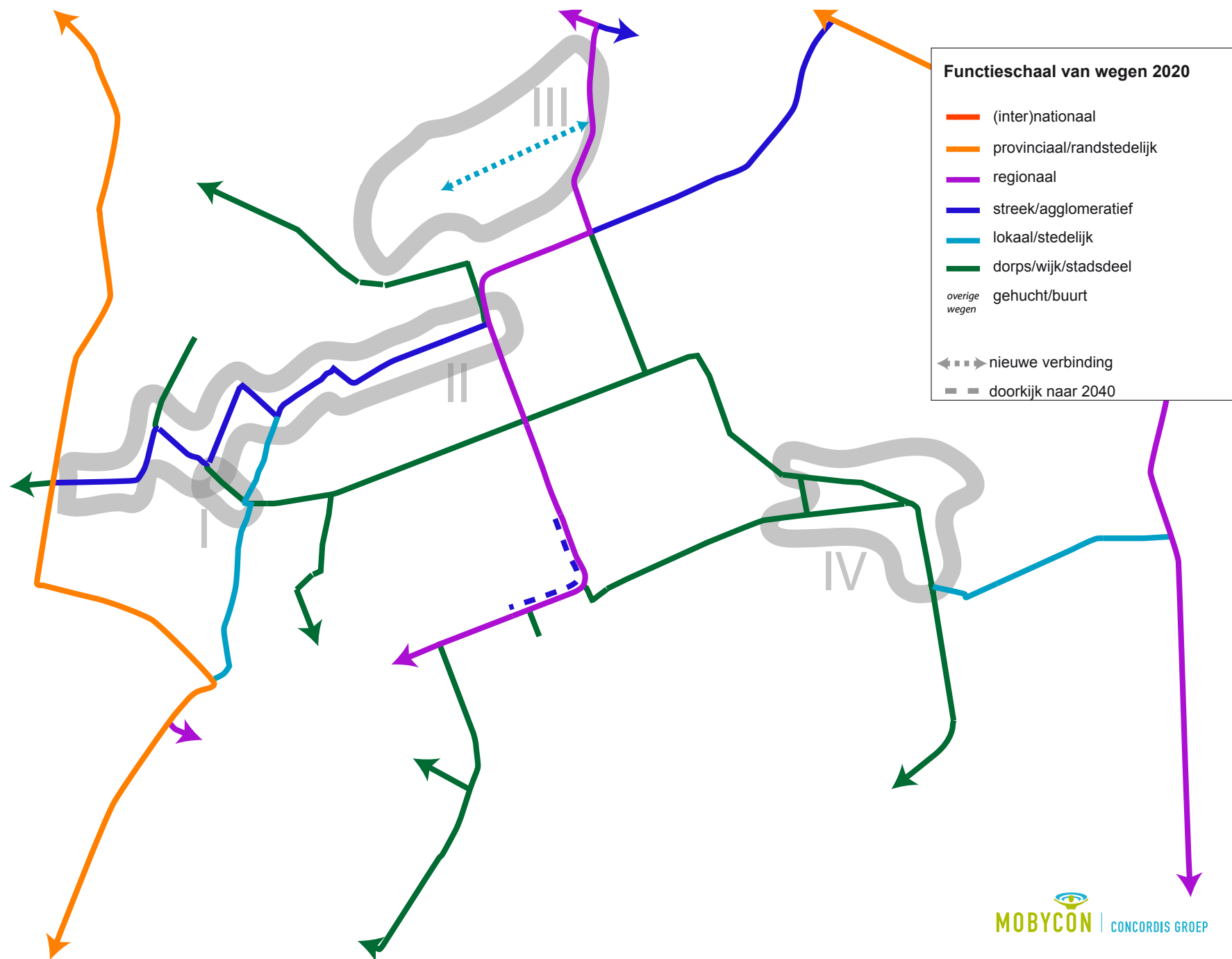
6.1.3 Wegfuncties in de ecologische zone

De zuidelijke zone van de gemeente staat in het teken van recreatie en toerisme. Samen met de verplaatsing van de glastuinbouw uit de Noordsebuurt betekent dit dat de wegen aldaar een meer lokaal karakter (gaan) krijgen en afgestemd worden op de beoogde toeristische functie van het gebied.

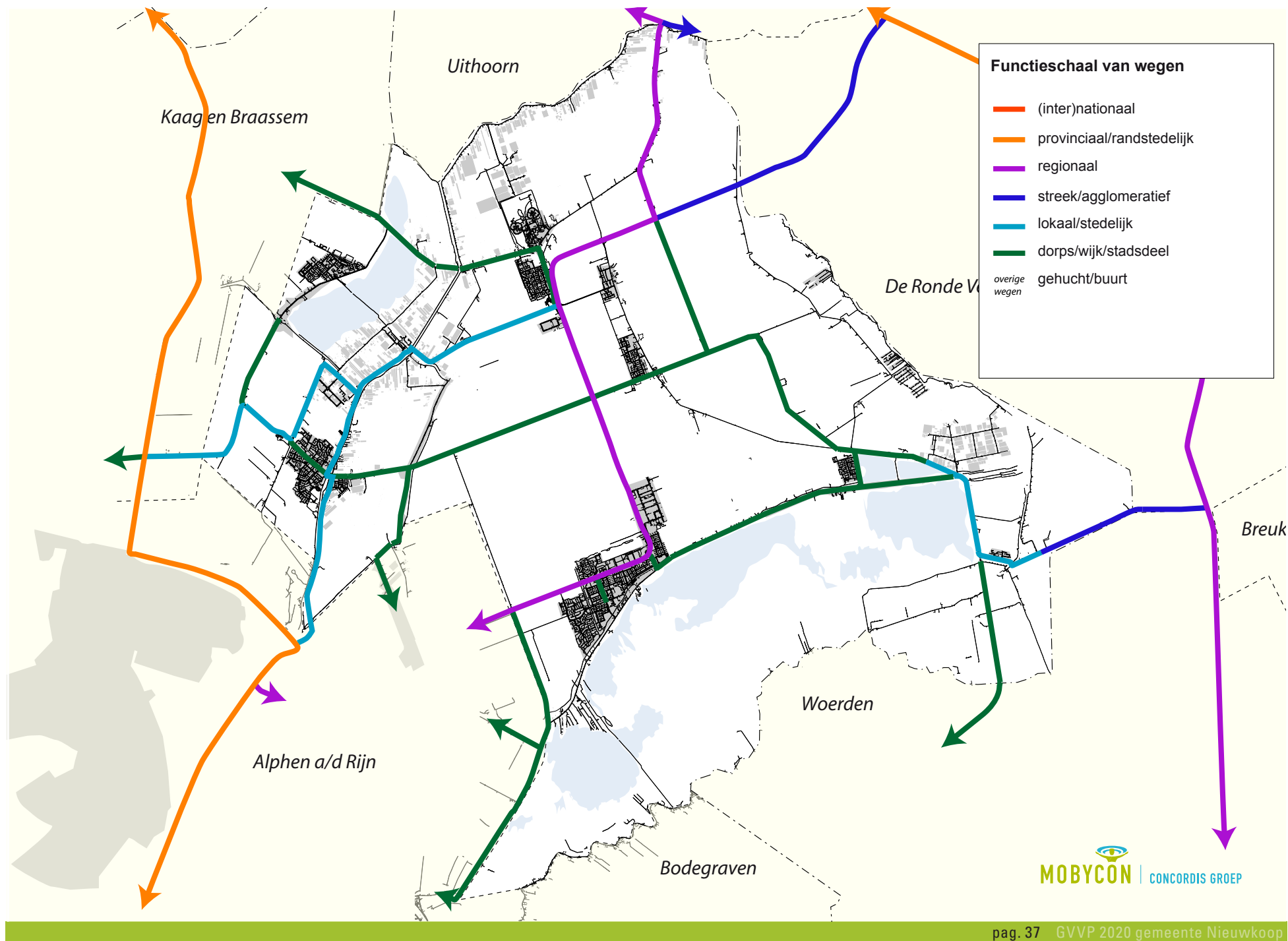
Dit betekent dat de belangrijkste inzet in de periode tot 2020 in deze zone ligt op:

- Prioriteitsgebied IV: afwaarderen van de wegen in en rondom Noordsebuurt en Noorden naar wegen met een voornamelijk lokale / dorpsfunctie.

In figuur 6.1a is weergegeven tot welke functie-indeling in 2020 van het Nieuwkoopse wegennet de geschetste ontwikkelingen leiden ten opzichte van de huidige situatie (figuur 6.1b).



Figuur 6.1a functieschaal van wegen 2020



Figuur 6.1b functieschaal van wegen huidige situatie



6.2 Categorisering wegennet Nieuwkoop

Vanuit de functietoekenning volgt dat hier een afgestemde inrichting van de weg bij hoort zodat hier het gewenste gebruik uit volgt. Zoals in §5.3 aangegeven hangen inrichting en gebruik in belangrijke mate samen met de Duurzaam Veilig categorie die aan een weg wordt toegekend. Voor de vertaling van wegfunctie naar wegcategorie kan figuur 6.2 als leidraad dienen.

Op basis van de functieverdeling van het wegennet in voorgaande paragraaf, is in figuur 6.3a de categorisering van het wegennet die hieruit volgt aangegeven ten opzichte van de huidige situatie (figuur 6.3b). De categorisering geeft duidelijk aan welke wegen binnen de visie van de gemeente, zoals omschreven in hoofdstuk 4, van belang zijn voor het ontsluiten en verbinden van verschillende (regionale) voorzieningen en woon/werkgebieden en welke wegen een overwegende verblijfs- en/of recreatieve functie hebben (erftoegangswegen).

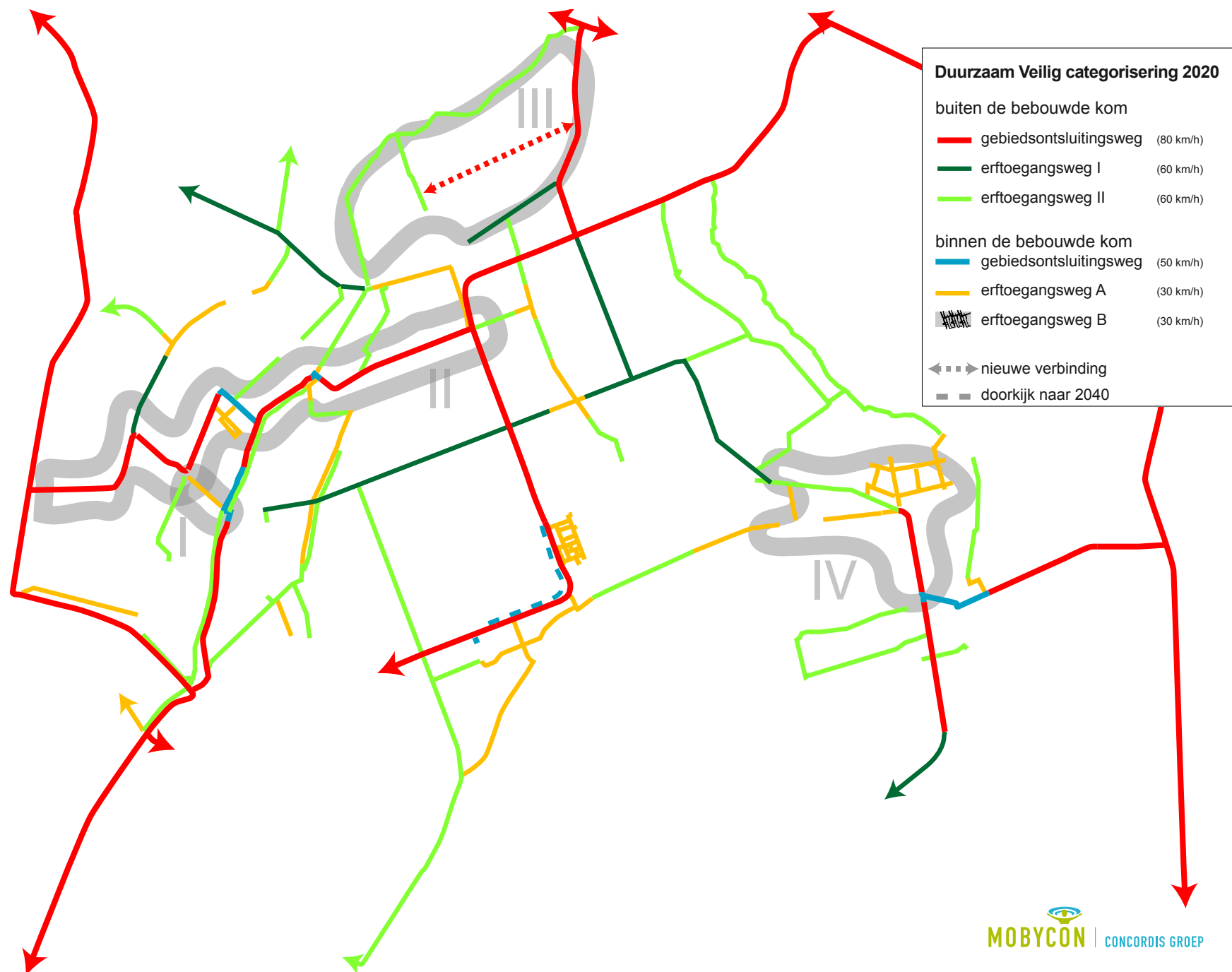
De gemeente Nieuwkoop kent in de huidige situatie een wegcategorisering die voorziet in tussenvormen van categorieën. Een voorbeeld hiervan is de Kennedylaan in Nieuwkoop. Deze weg heeft, gelet op de essentiële herkenbaarheidkenmerken (tabel 5.1), de inrichting van een erftoegangsweg maar de maximumsnelheid van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Vanuit de categorisering zoals in figuur 6.3a weergegeven volgt dan ook dat binnen de gehele gemeente wegen hetzij aangepast hetzij heringericht moeten worden conform de essentiële herkenbaarheidkenmerken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de in de visie omschreven mijlpaal dat er in 2020 sprake dient te zijn van een eenduidig en verkeersveilig ingericht wegennet.

6.2.1 Wegcategorisering dynamische zone

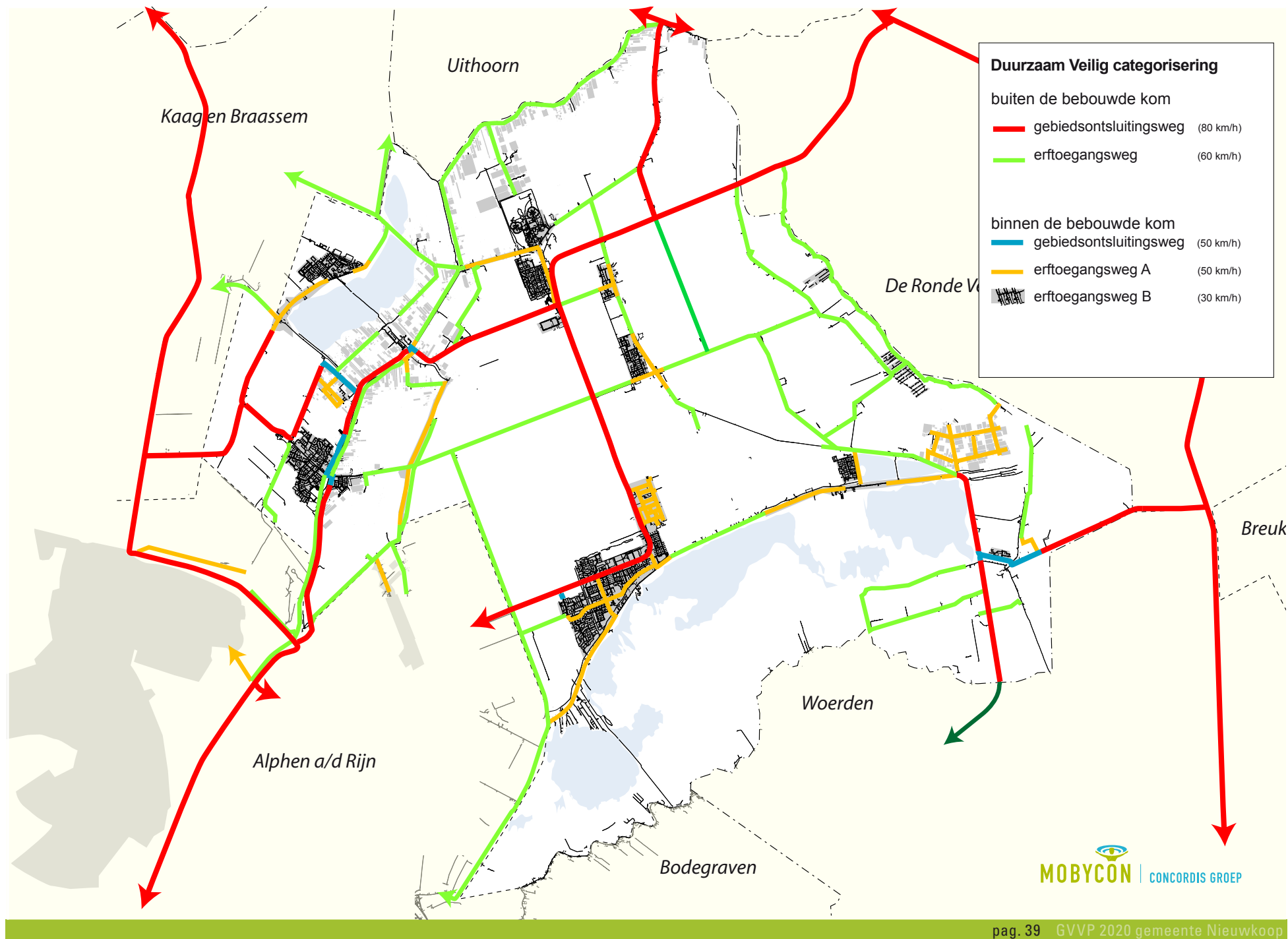
Aan de te behalen mijlpalen in 2020 in de dynamische zone met betrekking tot het (vracht)autoverkeer (zie mijlpaal 1, 2, 3 en 4 in §4.2.1) invulling gegeven door:

- **Prioriteitsgebied I:** De Aardamseweg als erftoegangsweg A te categoriseren en als zodanig in te richten. In combinatie met de opgewaardeerde route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat kan daarmee het doorgaande verkeer om Ter Aar heen geleid worden.
- **Prioriteitsgebied II & III:** De N231, N446, N460, N461, N462, de route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat en de nieuw te realiseren ontsluitingsweg van Nieuw Amstel te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg. Daarmee vormen deze wegen de belangrijkste wegen binnen de dynamische zone waarop het verkeer wordt afgewikkeld en worden conflictsituaties binnen woonkernen en met langzaam verkeer geminimaliseerd. Bovendien wordt het goederenvervoer hiermee voorzien van directe routes vanaf de N231 en N207 richting bedrijventerreinen en glastuinbouw.

Figuur 6.2: relatie tussen functie en categorisering van wegen.



Figuur 6.3a: Duurzaam Veilig categorisering 2020.



Figuur 6.3b: Duurzaam Veilig categorisering huidige situatie.

6.2.2 Wegcategorisering agrarische zone

Aan de te behalen mijlpaal in 2020 in de agrarische zone met betrekking tot het (vracht)autoverkeer (zie mijlpaal 2 in §4.2.2) wordt invulling gegeven door het opwaarderen van de route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat in de dynamische zone. Aangezien deze route, gelet op de ontwikkeling in de gemeente, een belangrijk deel van de verkeersgroei gaat opvangen, kan hiermee de beoogde geringe groei op de N231 gerealiseerd worden. Op termijn kan dan, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de mogelijkheid tot afwaarderen van de N231 ten hoogte van Nieuwkoop bekeken worden.

6.2.3 Wegcategorisering ecologische zone

Aan de te behalen mijlpalen in 2020 in de ecologische zone met betrekking tot het (vracht)autoverkeer (zie mijlpaal 1, 2 en 3 in §4.2.3) wordt invulling gegeven door:

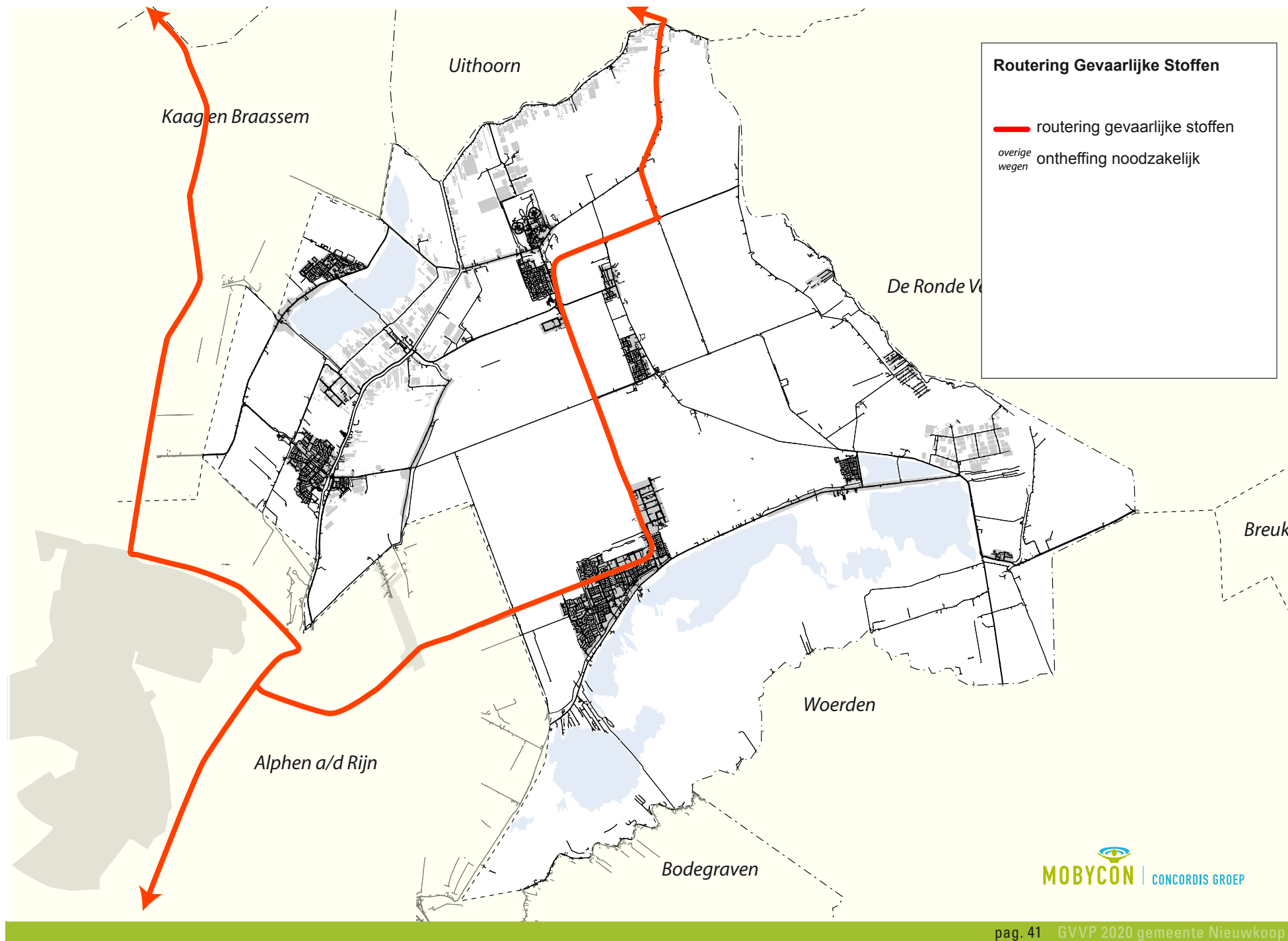
- Als gemeente aan te schuiven bij de Corridorstudie N207 om daarmee zorg te dragen dat deze weg benut gaat worden als hoofdadere voor regionale verkeersstromen.
- **Prioriteitsgebied IV:** De wegen in en rondom Nieuwkoop, Noorden, Noordsebuurt en Woerdense Verlaat in te richten als erftoegangswegen. Dit type weg biedt, met een juiste inrichting, de mogelijkheid het recreatieve karakter van de ecologische zone te versterken. Daar waar noodzakelijk kan bij de inrichting extra rekening gehouden worden met de positie van de fiets.

6.3 Routing transport gevaarlijke stoffen

Aanvullend element op het goederenvervoer betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan potentieel veiligheidsproblemen voor de omgeving opleveren. Vandaar dat wegbeheerders bij wet verplicht zijn aan te geven welke wegen zonder vergunning gebruikt mogen worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Om te voorkomen dat vrachtauto's met gevaarlijke stoffen door gebieden rijden die vanuit het algehele veiligheidsoogpunt niet wenselijk zijn, kunnen overheden verplichte routes aanwijzen voor gevaarlijke stoffen. Alle rijks- en provinciale wegen zijn aangewezen als routes voor routeplichtige gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen zelf een routing maken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar zijn dit niet verplicht.

Het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen mag alleen plaatsvinden over de aangewezen routes. Als de vervoerder hier vanaf wil wijken dan dient deze een ontheffing aan te vragen bij de desbetreffende gemeente. Als er geen route aanwezig is betekent dit niet dat er geen beperkingen zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is van kracht. Deze wet geeft aan dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom moet plaatsvinden. Dit geldt voor al het vervoer van gevaarlijke



figuur 6.4 route gevaarlijke stoffen.

stoffen. Het vervoer mag alleen door de bebouwde kom als dit noodzakelijk is om te laden en lossen of als er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is.

De gemeente Nieuwkoop is in principe terughoudend in het toestaan van gevaarlijke stoffen op haar wegennet en streeft er derhalve naar de routes voor routeplichtige gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via (provinciale) gebiedsontsluitingswegen te laten lopen (figuur 6.4). De nadere uitwerking ten aanzien van de routing van gevaarlijke stoffen heeft de gemeente opgenomen in haar beleidsvisie Externe Veiligheid met bijbehorend uitvoeringsprogramma. Hierbij wordt in het uitvoeringsprogramma onderzocht in hoeverre transport van gevaarlijke stoffen binnen de gemeentegrenzen plaatsvindt en de noodzaak tot routing die hieruit volgt.

6.4 (Recreatief) fiets- en wandelnetwerk

Binnen het gewenste fietsnetwerk wordt onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes. Hierbij zijn primaire fietsroutes gericht op regionale verbindingen naar omliggende kernen, terwijl secundaire routes een aanvulling vormen op het primaire netwerk en vooral van lokaal belang zijn. Veel fietsroutes, zowel primair als secundair, worden in de huidige situatie ook vanuit recreatieve doeleinden gebruikt. In 2020 en 2040 zal dit, vanwege het toenemende recreatieve karakter van met name de ecologische zone in de gemeente, alleen maar toenemen. Om hieraan tegemoet te komen betekent dit dat het fietsnetwerk in zijn geheel moet voldoen aan een aantal belangrijke eisen (tabel 6.1).

Het wandelnetwerk in de gemeente Nieuwkoop loopt voor een groot deel parallel aan de structuur van het fietsnetwerk. De eisen voor het fietsnetwerk zoals in tabel 6.1 weergegeven zijn ook van toepassing op het wandelnetwerk.

Samenhang	Het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel en geeft aansluiting op de herkomsten en bestemmingen van fietsers
Directheid	Het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming waarbij omrijden tot een minimum beperkt wordt
Aantrekkelijkheid	De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen
Veiligheid	De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietser en de overige weggebruikers. Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid
Comfort	De voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk

Tabel 6.1: eisen fietnetwerk

Bij onderstaande toelichting per zone geldt dat de aanwezige wandelroutes integraal worden meegenomen bij het opwaarderen van de (recreatieve) fietsroutes.

6.4.1 (Recreatief) fiets- en wandelnetwerk dynamische zone

Twee belangrijke mijlpalen met betrekking tot het fietsverkeer in de dynamische zone betreffen het creëren van veilige routes naar scholen en sportvoorzieningen in Ter Aar en Nieuwveen (zie mijlpaal 8 en 9 in §4.2.1). Enerzijds wordt hier invulling aan gegeven door de categorisering zoals omschreven in §6.2.1. aanvullend hierop door het versterken en opwaarderen van de aanwezige primaire en secundaire fietsroutes. Hieronder valt onder andere het aanbrengen van betere bebording en verbreding en/of herinrichting van fietspaden. Hetzelfde geldt wanneer dit het versterken van de recreatieve routes betreft, zoals langs de Amstel of in de omgeving van de Langerse plassen (mijlpaal 7 in §4.2.1).

6.4.2 (Recreatief) fiets- en wandelnetwerk agrarische zone

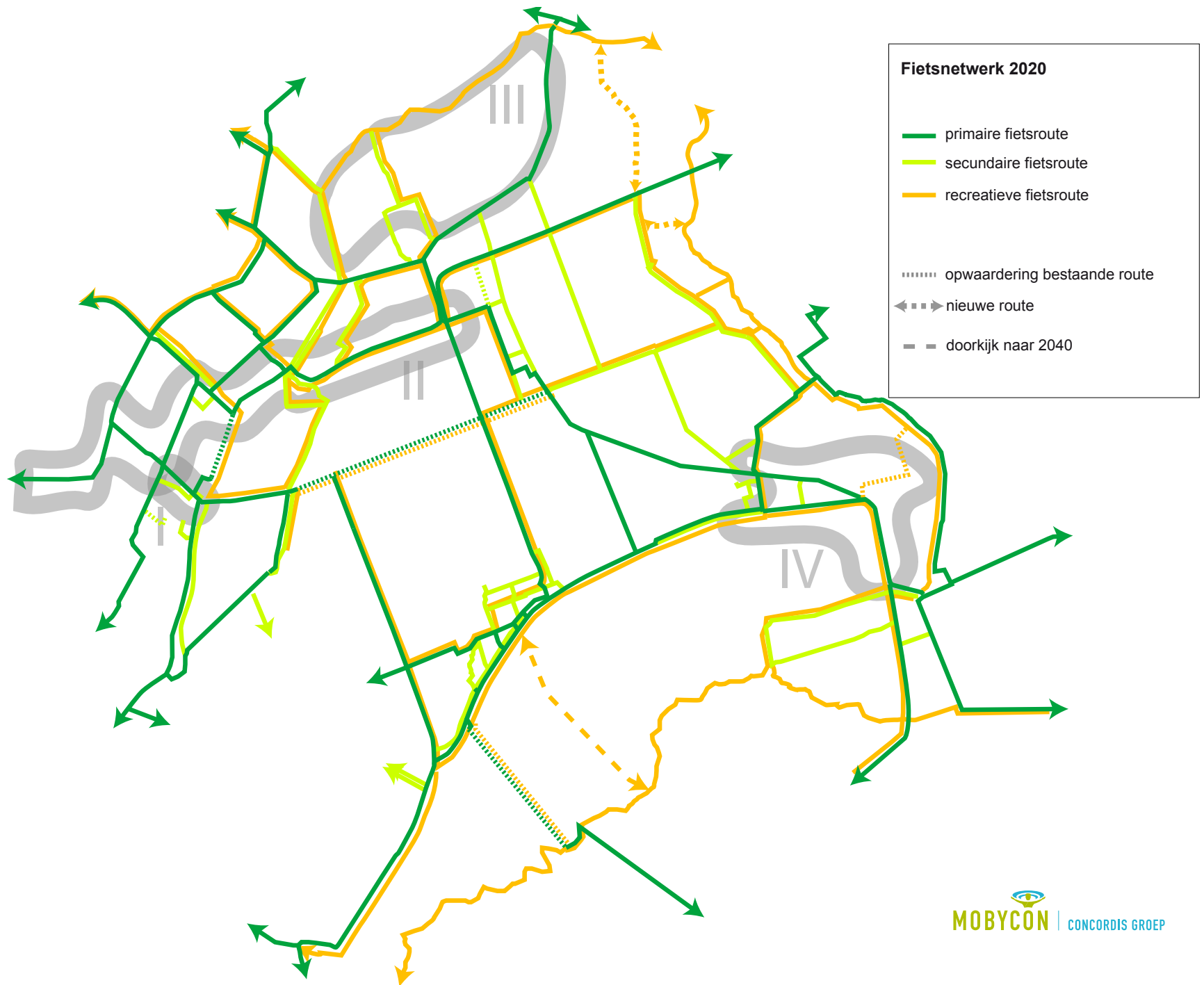
De twee belangrijkste ontwikkelingen binnen de agrarische zone betreffen het opwaarderen van de fietsroute tussen Ter Aar en Zevenhoven (onder meer in verband met veilige route naar school/sportcomplex) en het versterken van de recreatieve routes aan de oost –en westzijde (mijlpalen 3 en 4 in § 4.2.2). Beide zijn in het fietsnetwerk van 2020 opgenomen, waarbij aan de oostzijde wordt voorzien in het verlengen van de route via de Hogedijk richting Vrouwenakker.

6.4.3 (Recreatief) fiets- en wandelnetwerk ecologische zone

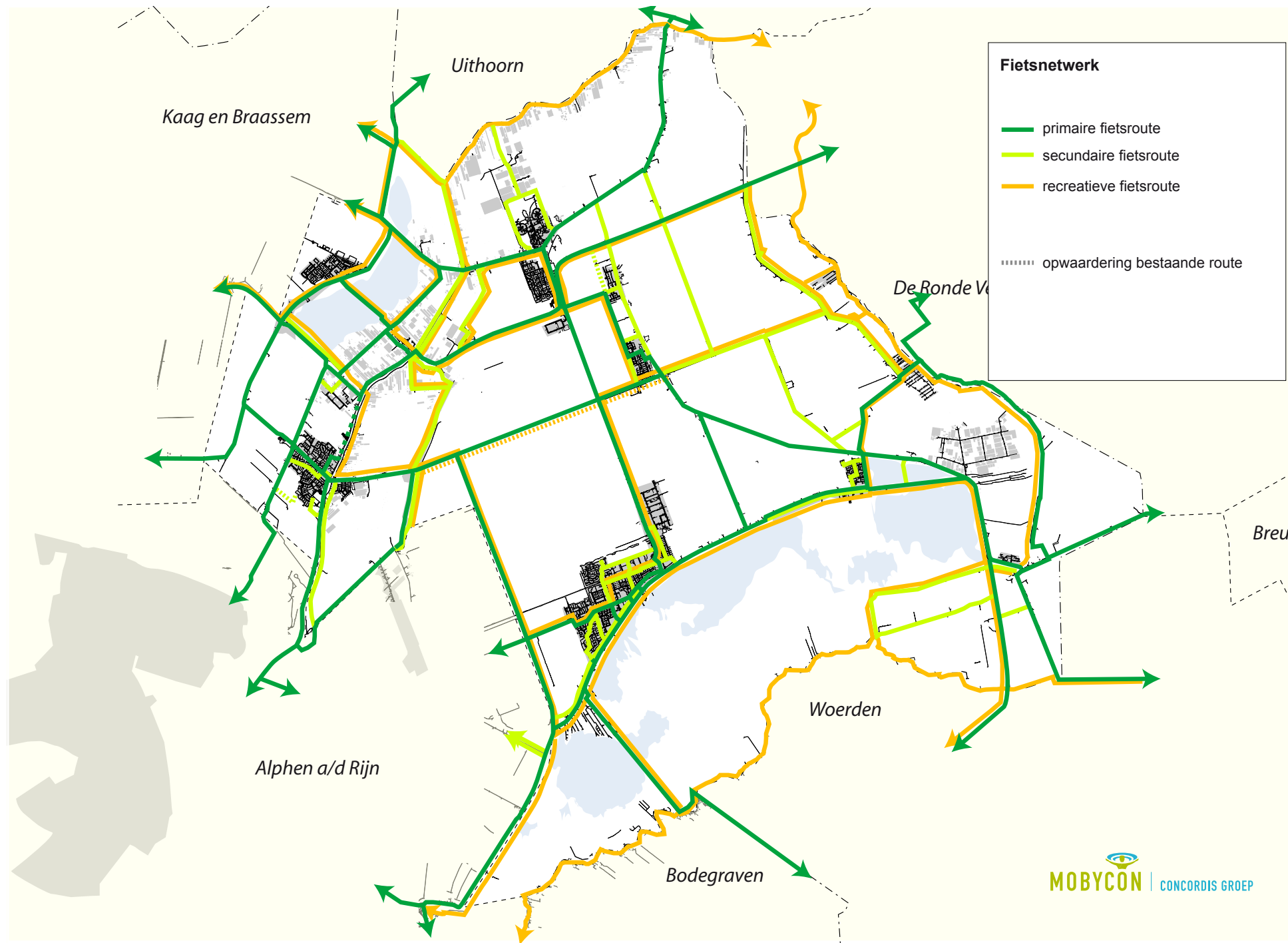
Aan de te behalen mijlpalen in 2020 in de ecologische zone met betrekking tot het (recreatief)fietsnetwerk (zie mijlpaal 4, 7 en 8 in §4.2.3) wordt invulling gegeven door:

- Het Meijepad te gaan opwaarderen waardoor toeristen hier zonder elkaar in de weg te zitten van de natuur kunnen genieten.
- Op termijn de mogelijkheid te bekijken van het realiseren van een nieuwe recreatieve route vanaf de dorpskerk in Nieuwkoop in zuidelijke richting naar de Meije.
- Het amoveren van de Noordsebuurt aangrijpen om de recreatieve fietsroutes in die omgeving te versterken, onder meer door aanleg van een nieuwe recreatieve route.
- Middels een eenduidige weginrichting, zoals beschreven in §6.2.3 en aanvullend daarop het versterken van het aanwezige fietsnetwerk, de veiligheid van routes naar scholen en sportvoorzieningen in Nieuwkoop en Noorden te waarborgen.

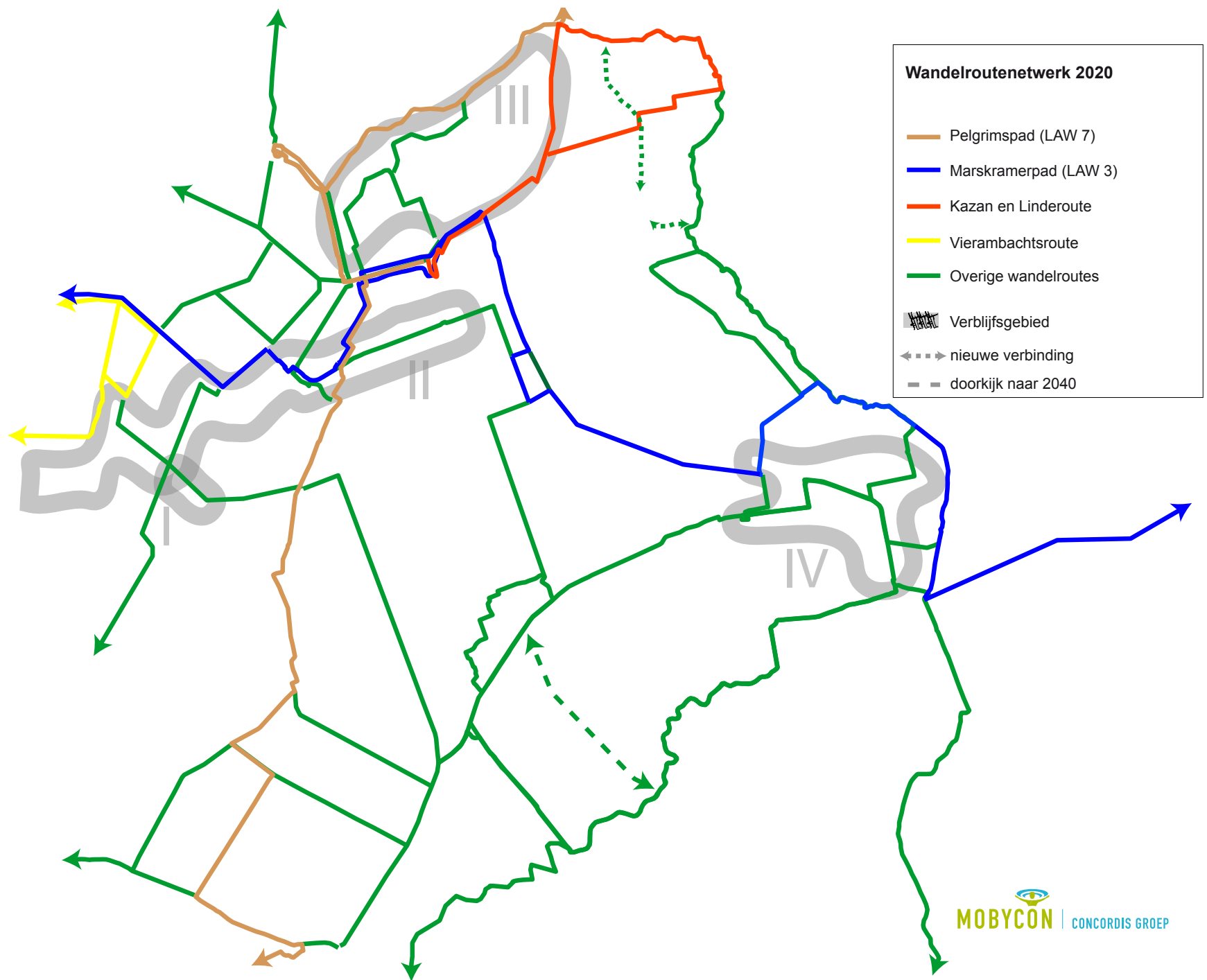
Figuur 6.5a is een weergave van het (recreatief) fietsnetwerk in 2020 ten opzichte van de huidige situatie (figuur 6.5b), terwijl in figuur 6.6a het wandelnetwerk in 2020 is weergegeven ten opzichte van de huidige situatie (figuur 6.6b).



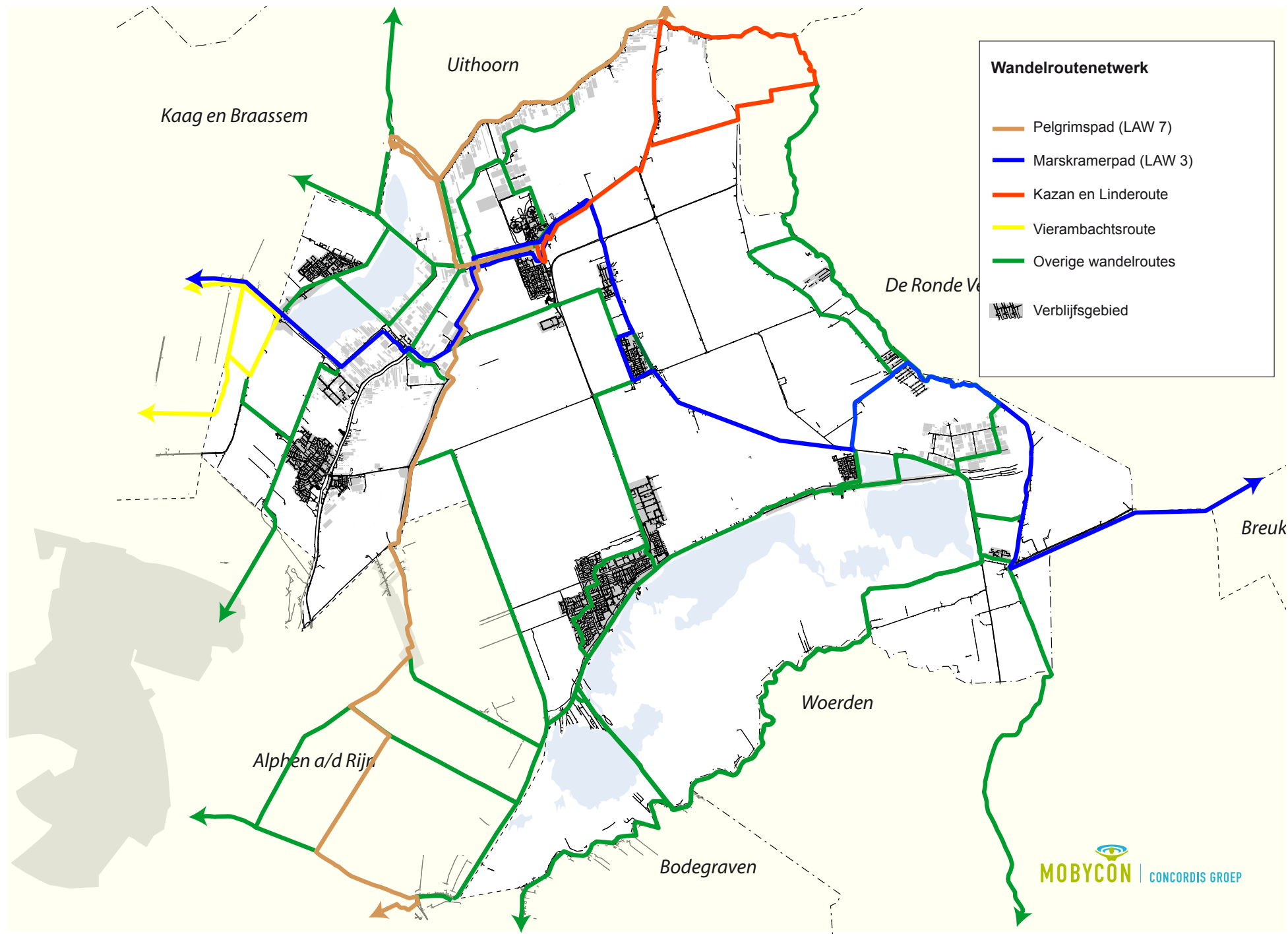
Figuur 6.5a (recreatief) fietsnetwerk in 2020.



Figuur 6.5b (recreatief) fietsnetwerk huidige situatie.



Figuur 6.6a wandelrouten netwerk 2020.



Figuur 6.6b wandelrouten netwerk huidige situatie.

6.5 Openbaar vervoer

Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is van groot belang. In verband hiermee verdient het de voorkeur dat busroutes zoveel mogelijk via gebiedsontsluitingswegen lopen aangezien een belangrijke functie van dit type wegen de doorstroming van verkeer is. Op een aantal locaties, met name binnen de kernen, lukt dit niet altijd en moeten bussen ook via erftoegangswegen rijden. Bij de inrichting van de wegen moet hier rekening mee gehouden worden. Voor de busontsluiting van de gemeente in 2020 is als uitgangspunt gehanteerd dat de huidige lijnvoering in ieder geval behouden blijft. Daarnaast moet in 2020, in overleg met de provincie en de vervoerder, een nieuwe lijnverbinding tot stand zijn gekomen op de route Alphen a/d Rijn – Ter Aar – Langeraar – Nieuwveen – Mijdrecht. Hiermee wordt invulling gegeven aan:

- De grote vraag naar een verbinding met Mijdrecht vanuit met name Nieuwkoop, Noordeinde en Zevenhoven in verband met schoolgaand verkeer naar Mijdrecht.
- De wens voor een oost – west lijnbusverbindingen binnen de gemeente (mijlpaal 9 in §4.2.3).
- Het voorzien van de middelgrote kern Langeraar, onderdeel van de dynamische zone, van een lijnbusverbinding wat gezien de geplande woningbouw de komende jaren zeer wenselijk is (zie mijlpaal 6 in §4.2.1).
- Het realiseren van een lijnbusverbinding tussen de verschillende transferpunten die binnen de gemeentegrenzen worden ontwikkeld. Daar waar dit niet mogelijk blijkt vindt bediening door middel van bijvoorbeeld de regiotaxi plaats.

Figuur 6.7a is een weergave van het openbaar vervoersnetwerk in 2020 ten opzichte van de huidige situatie (figuur 6.7b).

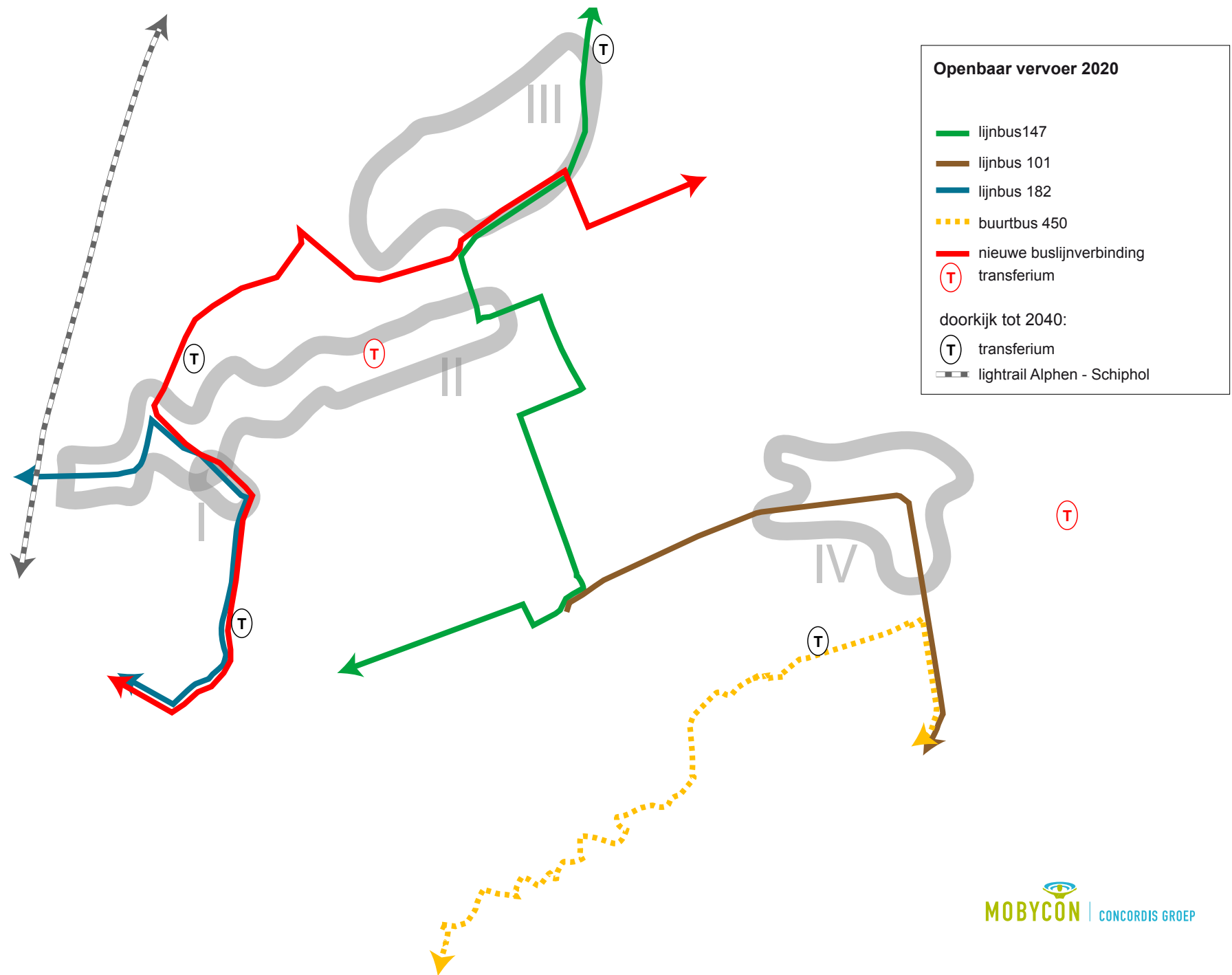
6.6 Parkeren

Het regelen van parkeren, al dan niet betaald, betreft een autonome taak van de gemeente. In de Nota Mobiliteit is echter aangegeven dat er wel een zekere afstemming met buurgemeenten in de regio moet plaatsvinden. De wijze waarop de gemeente Nieuwkoop invulling geeft aan haar parkeerbeleid is verwoord in de Notitie Gemeentelijk Parkeerbeleid 2007.

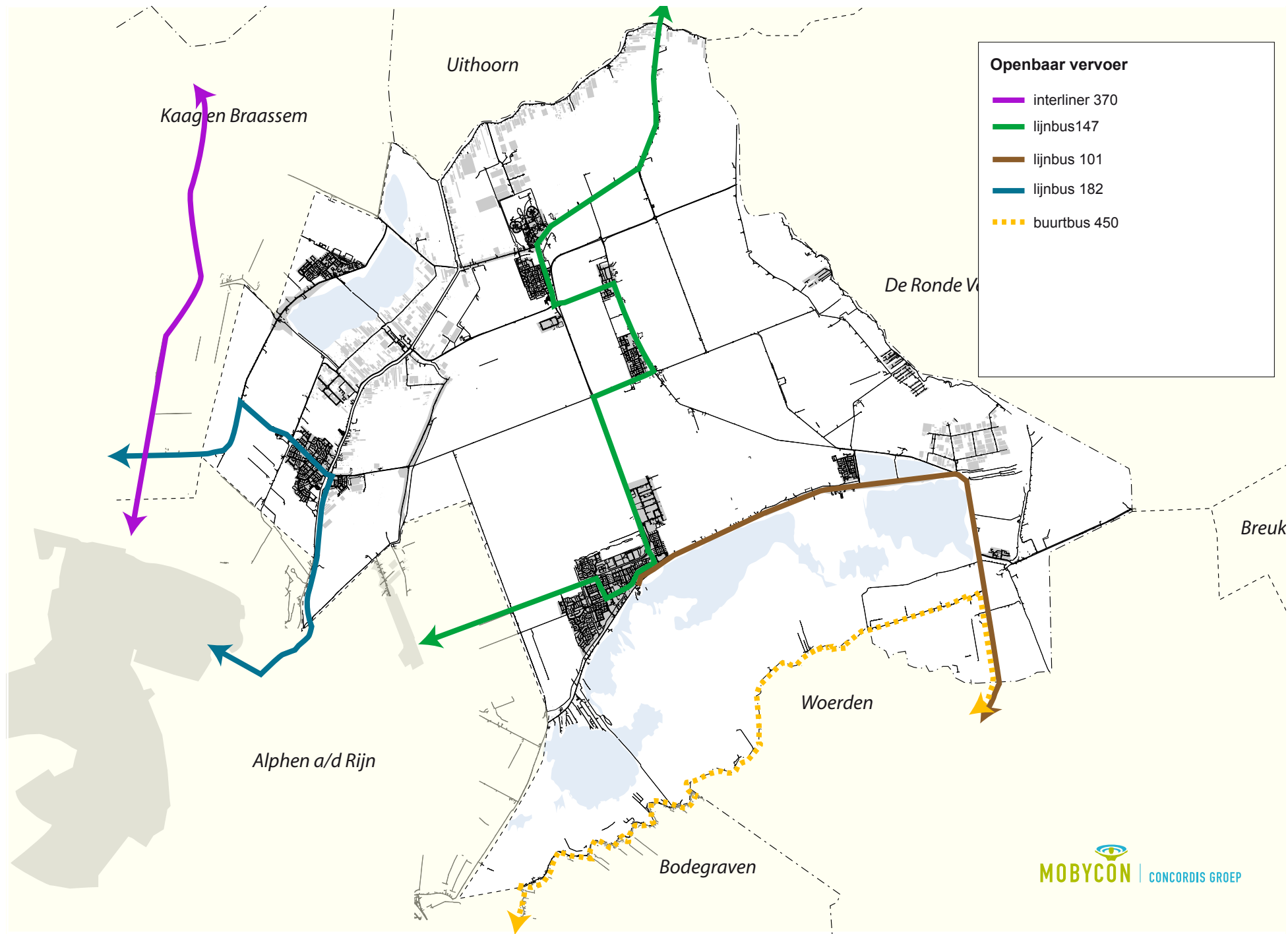
Binnen de gemeente vragen twee soorten parkeren om specifieke aandacht, te weten het vrachtwagenparkeren en de locaties van de transferpunten waar men kan overstappen van auto naar een andere modaliteit.

6.6.1 Vrachtwagenparkeren

De gemeente wil tegengaan dat vrachtwagens binnen de bebouwde kom worden geparkeerd om daarmee ondermeer de overlast voor omwonenden en verslechtering van de verkeersveiligheid te voorkomen. Dit kan de gemeente vastleggen in een verordening.



Figuur 6.7a openbaar vervoersnetwerk in 2020.



Figuur 6.7b openbaar vervoersnetwerk huidige situatie.

Bij schrijven d.d. 11-04-2000, kenmerk GV 3700-4, heeft het Arrondissementsparket Den Haag waar ook de gemeente Nieuwkoop onder valt, nieuw beleid vastgesteld met betrekking tot vrachtwagenparkeren. Hierin worden een aantal randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van de parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Hieraan moet voldaan worden om de medewerking van politie en Openbaar Ministerie te verkrijgen voor de handhaving van het parkeerbeleid van de gemeente met betrekking tot vrachtwagens. Deze randvoorwaarden luiden:

1. Het terrein moet voldoende capaciteit hebben;
2. Het terrein moet goed bereikbaar zijn (goede toegangswegen);
3. Het terrein moet onder andere goed verlicht zijn (diefstalpreventie);
4. De maximale afstand waar de chauffeurs van de vrachtwagens op basis van de verordening verplicht kunnen worden hun voertuig op het terrein te parkeren bedraagt 2500 meter. Het middelpunt van deze straal ligt op de betreffende parkeerlocatie (dit kan ook een aangewezen weg of weggedeelte zijn waar het parkeren van vrachtwagens is toegestaan). Door middel van het aaneensluiten van stralen van parkeerlocaties kan indien nodig een groter gebied worden bestreken;
5. Er moeten voldoende faciliteiten zijn om privé vervoermiddelen te stallen. Er dient tenminste voor voldoende afsluitbare fietsenstallingen zorg te worden gedragen;
6. Er moet worden voldaan aan bepaalde milieueisen:
 - 6.1. Er dient bij voorkeur een vloeistofdichte ondergrond te zijn;
 - 6.2. Er moeten vuilniscontainers -bakken aanwezig zijn.

Verder zal de gemeente, naast de aanleg van een vrachtwagenparkeerterrein (waar vrachtwagens veelal tegen betaling geparkeerd kunnen worden) ook wegen of weggedeelten moeten aanwijzen waar het (incidenteel) gratis parkeren van vrachtwagens mogelijk is. Dit om ook bezoekende vrachtwagenchauffeurs in de gelegenheid te stellen incidenteel hun vrachtwagen te parkeren.

De gemeente Nieuwkoop committeert zich aan de randvoorwaarden zoals gesteld door het Arrondissementsparket en zal de komende jaren parkeerplaatsen/terreinen aanwijzen of realiseren voor vrachtwagens.

6.6.2 Transferpunten

Met het realiseren van een zestal transferpunten binnen de gemeente, wordt aan zowel bezoekend als lokaal verkeer de mogelijkheid geboden op een makkelijke manier over te stappen op een andere modaliteit. Is het bezoek van recreatieve aard, dan kan bijvoorbeeld overgestapt worden op fiets of boot of kan met te voet de wandelpaden gaan verkennen. Is het bezoek aan de gemeente van een andere aard, bijvoorbeeld zakelijk of winkelen, dan kan overgestapt worden op de bus. Doel van de transferpunten is hiermee tweeledig: aantrekkelijker maken van de recreatieve gebieden in de gemeente door makkelijke overstappunten aan te bieden en het beperken van het autoverkeer binnen de gemeente. Het transferpunt ten oosten van Woerdense Verlaat en bij het zwembad Aarweide worden binnen de planperiode tot 2020 gerealiseerd, de overige vier transferpunten worden op termijn gerealiseerd. De locatie van de transferpunten is reeds in figuur 6.7a weergegeven.

7 KNELPUNTEN

7.1 Knelpunttypen

Door de verschillende verkeersstructuren die in hoofdstuk 6 zijn beschreven “op elkaar te leggen” ontstaat een beeld waar zich in de toekomst, in 2020, conflicten tussen modaliteiten gaan voordoen (zie figuur 7.1). Daarnaast volgt uit de dagelijkse praktijk welke locaties als (on)veilig worden ervaren. De voornaamste conflictsoorten die hierbij onderscheiden kunnen worden zijn tussen:

- Verblijfsgebieden en gemotoriseerd verkeer;
- Verblijfsgebieden en openbaar vervoer;
- Fiets en gemotoriseerd verkeer;
- Fiets en openbaar vervoer.

Wanneer aanvullend hierop de ongevallenkaart uit bijlage 2 erbij gepakt wordt, blijkt welke locaties zowel van-uit verkeersveiligheid als verkeersstructuren een knelpunt vormen. Deze locaties krijgen voor wat betreft het nemen van maatregelen sowieso een hoge prioriteit. In de navolgende paragrafen wordt beschreven wat de belangrijkste knelpunten per zone zijn.

7.2 Knelpunten dynamische zone

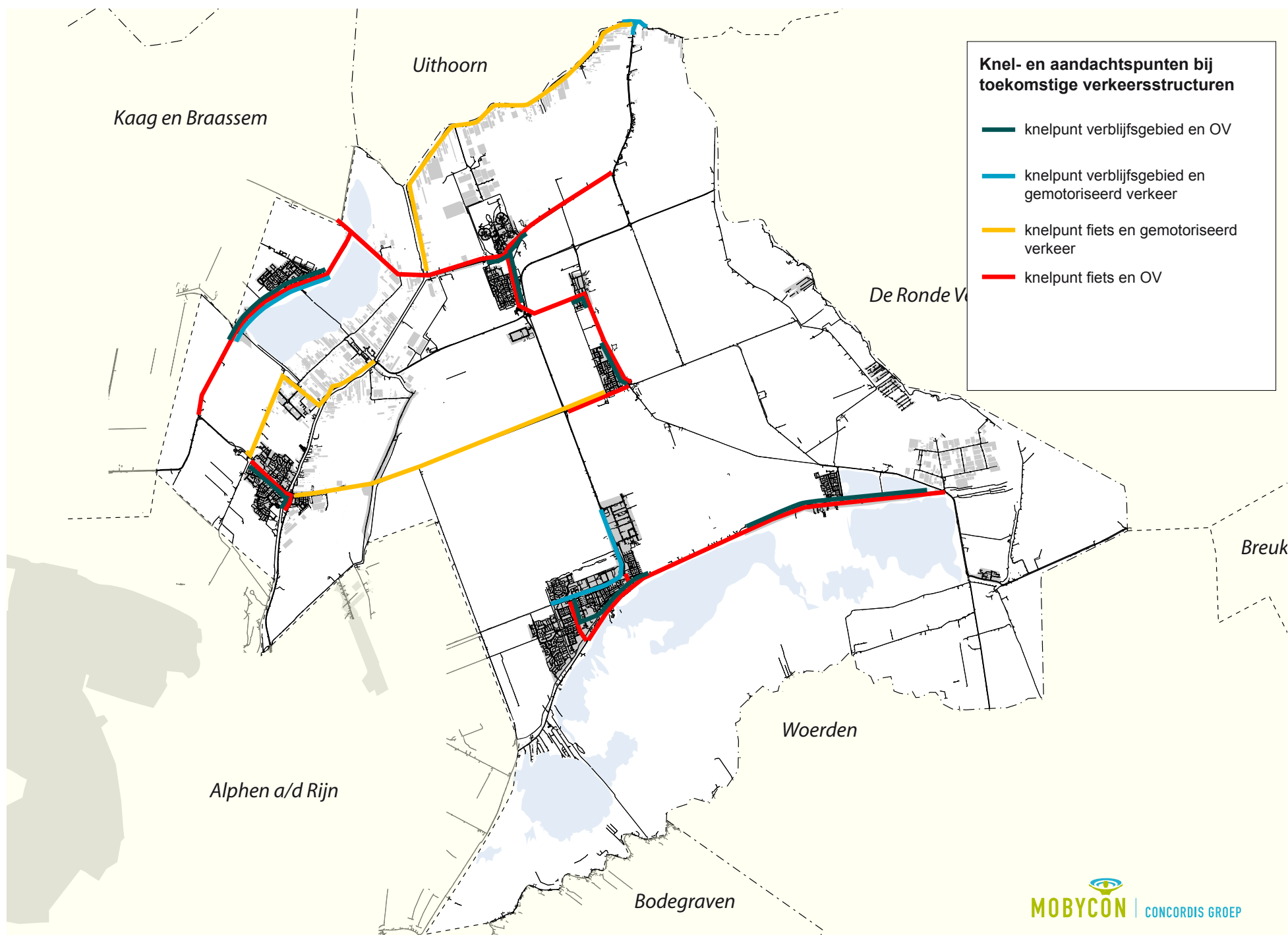
7.2.1 Knelpunten verkeersstructuren

Verblijfsgebieden en gemotoriseerd verkeer

Zoals reeds aangegeven gaat een toename van het aantal verkeersbewegingen in deze zone naar verwachting doorstromingsproblemen veroorzaken ter hoogte van de brug in Vrouwenakker. Neveneffect hiervan is dat ook de leefbaarheid in deze kern hierdoor onder druk komt te staan. Hetzelfde geldt voor de kern Langeraar, waar de route vanaf de Geerweg via de Langeraarseweg richting het zuiden en vice versa om aandacht blijft vragen.

Verblijfsgebieden en openbaar vervoer

In de dynamische zone zijn conform figuur 6.7 lijndiensten voorzien die door de kernen Ter Aar, Langeraar, Nieuwveen en Vrouwenakker rijden. Dit betekent dat binnen deze kernen specifieke aandacht besteed moet worden aan de inrichting van de wegen om enerzijds trillingshinder voor omwonenden te voorkomen en anderzijds vertraging van de bussen. Zo kunnen de huidige verhogingen in de kern Langeraar trillingshinder voor omwonenden veroorzaken wanneer hier een bus (of vrachtverkeer) overheen rijdt.



Fiets en gemotoriseerd verkeer

Binnen deze categorie knelpunten zijn er twee belangrijke te onderscheiden in de dynamische zone:

- Het Nieuwveens Jaagpad dient een belangrijke recreatieve fietsroute te worden tussen de Geerweg en Vrouwenakker. Tegelijkertijd zal door concentratie van glastuinbouw in Nieuw Amstel het goederenvervoer van en naar de glastuinbouw gaan toenemen. Een toename van vrachtverkeer in combinatie met een recreatieve fietsroute gaat zeker leiden tot problemen. Maatregelen om de veiligheid van de fietser te waarborgen zijn dan ook een must.
- Ter verbetering van de school – thuisroute over de Aardamseweg binnen Ter Aar alsook de leefbaarheid voor omwonenden, wordt doorgaand verkeer via de route Aardamseweg – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat om Ter Aar heen geleid. Dit betekent echter ook dat fietsers op deze route in aanraking gaan komen met meer verkeer. Het opwaarderen van deze route om het regionale verkeer te faciliteren betekent dan ook dat gelijktijdig de fietsvoorzieningen op deze route opgewaardeerd moeten worden.

Fiets en openbaar vervoer

Op erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom delen fietsers de weg met bussen (en ander gemotoriseerd verkeer). Alhoewel dit niet direct tot conflicten hoeft te leiden, dient hier – daar waar mogelijk – rekening mee gehouden te worden bij de inrichting van de weg. Met name daar waar fiets en bus elkaar kruisen.

7.2.2 Verkeersveiligheidsknelpunten

Vanuit de ongevallencijfers zijn een drietal locaties aan te wijzen waar gedurende de periode 2004 – 2008 verhoudingsgewijs veel slachtofferongevallen zijn gebeurd:

- Het Nieuwveens Jaagpad;
- De Aardamseweg;
- De Westkanaalweg ter hoogte van bedrijventerrein Bovenland.

7.3 Knelpunten agrarische zone

7.3.1 Knelpunten verkeersstructuren

Verblijfsgebieden en gemotoriseerd verkeer

De toekomstige verkeersstructuren leveren naar verwachting geen problemen op tussen verblijfsgebieden en gemotoriseerd verkeer.

Verblijfsgebieden en openbaar vervoer

Binnen de agrarische zone loopt lijn 147 door de kernen Zevenhoven, Noordeinde en Nieuwveen. Alhoewel dit niet direct tot knelpunten leidt dient hier, evenals bij de dynamische zone, afstemming qua weginrichting met de vervoerder plaats te vinden.

Fiets en gemotoriseerd verkeer

Binnen deze categorie knelpunten zijn er twee belangrijke te onderscheiden in de agrarische zone:

- Op de Schilkerweg, ter hoogte van het zwembad Aarweide, is geconstateerd dat de voorrangssituatie van fietsverkeer ten opzichte van het (afslaand) gemotoriseerd verkeer in het geding is. Verbetering op dit punt is wenselijk.
- Op de Zevenhovenseweg tussen Ter Aar en Zevenhoven is sprake van veel bijna ongevallen. Aangezien dit een belangrijke fietsroute betreft qua school en sportgaand fietsverkeer, zijn maatregelen hier onontbeerlijk.

Fiets en openbaar vervoer

Identiek aan de omschreven knelpunten bij de dynamische zone: daar waar fiets en openbaar vervoer elkaar kruisen is afstemming qua weginrichting noodzakelijk.

7.3.2 Verkeersveiligheidsknelpunten

Vanuit de ongevallencijfers zijn een tweetal locaties aan te wijzen waar gedurende de periode 2004 – 2008 verhoudingsgewijs veel slachtofferongevallen zijn gebeurd:

- De Jongezevenhovenseweg;
- De Achterweg (N231 tussen de Oude Spoorbaan en Blokland).

7.4 Knelpunten ecologische zone

7.4.1 Knelpunten verkeersstructuren

Verblijfsgebieden en gemotoriseerd verkeer

Belangrijkste knelpunt op dit vlak binnen de ecologische zone bestaat uit het doorsnijden van de kern Nieuwkoop door de N231. Hierdoor wordt deze kern feitelijk in tweeën gesneden.

Verblijfsgebieden en openbaar vervoer

Binnen de ecologische zone lopen lijndiensten door de kernen Nieuwkoop en Noorden. Evenals bij de andere zones dient hier afstemming plaats te vinden met de vervoerder ten aanzien van de weginrichting.

Fiets en gemotoriseerd verkeer

Belangrijkste knelpunt op dit vlak binnen de ecologische zone bestaat uit de voorrangssituatie voor fietsverkeer binnen de kern Nieuwkoop. Door ontbreken van een uniforme inrichting is de fietser de ene keer in de voorrang en de andere keer niet. Dit levert potentieel gevaarlijke situaties op. Het betreft onder meer de volgende locaties:

- De Kennedylaan ter hoogte van de Larixstraat;
- De Churchillaan ter hoogte van de Elleboogvaart;
- De Nieuwveense weg ter hoogte van de Achterweg en de Sperwerstraat.

Een tweede knelpunt wordt gevormd door de zichtbaarheid van de fietsoversteek over de Noordse Dorpsweg ter hoogte van de kruising met de Prolkade. Voor verkeer naderend vanaf de Molenweg zijn hiertoe reeds attentieverhogende borden neergezet. Desondanks blijven op de fietsoversteek gevaarlijke (oversteek)situaties ontstaan.

Fiets en openbaar vervoer

De kernen Nieuwkoop en Noorden worden aangedaan door de lijnen 147 en 101, onder ander via de Noordse Weg, Simon van Capelweg en de Voorweg. Gelijktijdig zijn deze wegen aangewezen als belangrijke recreatieve routes binnen de ecologische zone. Een goede afstemming tussen fiets en bus is hier dus noodzakelijk.

7.5 Knelpuntlocaties met hoge prioriteit

In §7.1 is aangegeven dat het kan voorkomen dat bepaalde locaties zowel vanuit de verkeersstructuren als de ongevallencijfers een knelpunt vormen. Op basis van de voorgaande paragrafen blijkt dat dit het geval is voor drie locaties:

- Het Nieuwveens Jaagpad;
- De Simon van Capelweg;
- Westkanaalweg ter hoogte van bedrijventerrein Bovenland.

8 MAATREGELENOVERZICHT

8.1 Maatregelen met verschillende prioriteit

Consequentie van de in de voorgaande hoofdstukken beschreven verkeersstructuren en knelpunten, is dat delen van de infrastructuur van de gemeente Nieuwkoop aangepast moet gaan worden. Op sommige locaties zullen ingrijpende aanpassingen noodzakelijk zijn dan op andere. Het betreft maatregelen variërend van herinrichting en aanpassen van complete wegvakken tot maatwerk voor specifieke knelpunten.

De individuele prioriteit en moment van realisatie van elke afzonderlijke maatregel hangen samen met:

- Het geformuleerde beleidsuitgangspunt dat de prioriteit in de periode tot 2020 ligt op de dynamische zone;
- De knelpuntidentificatie zoals inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 7;
- De beschikbare financiën van de gemeente.

§8.2 biedt een overzicht van de maatregelen die de komende jaren noodzakelijk zijn om de vastgestelde verkeersstructuren te realiseren. Het betreft geen compleet overzicht, maar een omschrijving van de belangrijkste projecten. Omdat nieuw beleid of voortschrijdend inzicht kan resulteren in nieuwe of aangepaste projecten, moeten de beschreven maatregelen dan ook als richtinggevend beschouwd worden.

Aanvullend hierop bieden bijlagen 4 en 5 een overzicht van enkele maatregelvoorbeelden alsook een kostenindicatie van veel voorkomende maatregelen.

8.2 Maatregelenoverzicht

In het navolgende overzicht worden achtereenvolgens eerst de maatregelen die voor de gehele gemeente van toepassing weergegeven, gevolgd door de specifiek te realiseren maatregelen per zone.

**8.2.1 Algemene maatregelen
gehele gemeente**

Algemene maatregelen gehele gemeente	Prioriteit in periode tot 2020		
	Hoog	Middel	Laag
1. Eenduidige inrichting wegennet conform essentiële herkenbaarheidskenmerken (landelijk afgesproken dat wegbeheerders dit in 2018 gereed hebben)	X		
2. Verbeteren en versterken routeaanduiding van recreatieve fiets- en wandelroutes, onder meer in het kader van het regionale Fietsknooppuntensysteem		X	
3. Afstemmen routing transport gevaarlijke stoffen met provincie Zuid – Holland en vervoerders		X	
4. Aan tafel schuiven bij onder meer de Corridorstudie N207 en plan- en verkenningssudies ten aanzien van de andere provinciale wegen in de regio. Een betere benutting van deze wegen is een belangrijke randvoorwaarde binnen het GVVP	X		
5. In overleg met de provincie Zuid-Holland en vervoerder, een hogere frequentie van de lijndiensten binnen de gemeente realiseren		X	
6. Aanwijzen en/of realiseren van vrachtwagenparkeerplaatsen conform de randvoorwaarden zoals gesteld door het Arrondissementsparket Den Haag			X

**8.2.2 Maatregelen dynamische
zone**

Belangrijkste specifieke maatregelen dynamische zone	Prioriteit in periode tot 2020		
	Hoog	Middel	Laag
7. (Her)inrichting Aardamseweg als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	X		
8. Aanleg nieuwe gebiedsontsluitingsweg van Nieuw Amstel naar de N231	X		
9. (Her)inrichting van de Ringdijk en Hertog van Beijerenstraat als respectievelijk gebiedsontsluitingsweg buiten en binnen de bebouwde kom	X		
10. Verbeteren verkeersveiligheid / oversteekbaarheid kruispunt Hertog van Beijerenstraat – Westkanaalweg voor zowel auto- als fietsverkeer	X		
11. Realiseren veilige (recreatieve) fietsroute Nieuwveens Jaagpad tussen de Geerweg en Vrouwenakker (opties momenteel in studie door adviesbureau Oranjewoud)	X		
12. Verbeteren/versterken veiligheid en voorrangssituatie school – thuis routes in Ter Aar en Nieuwveen	X		
13. In overleg met de provincie Zuid-Holland en vervoerder, met ingang van de nieuwe concessie in 2012 een lijndienst langs de route Ter Aar – Langeraar – Nieuwveen – Mijdrecht realiseren		X	

	Prioriteit in periode tot 2020		
Belangrijkste specifieke maatregelen agrarische zone	Hoog	Middel	Laag
14. Verlengen recreatieve (fiets en wandel)route Hogedijk richting Vrouwenakker			X
15. Realiseren (vrijliggende) fietsvoorziening Zevenhovenseweg tussen Ter Aar en Zevenhoven	X		
16. Verbeteren voorrangssituatie fiets en afslagmogelijkheden autoverkeer op de Schilkerweg ter hoogte van zwembad Aarweide		X	
17. Parkeervoorzieningen bij zwembad Aarweide benutten om een transferpunt te realiseren			X

8.2.3 Maatregelen agrarische zone

	Prioriteit in periode tot 2020		
Belangrijkste specifieke maatregelen ecologische zone	Hoog	Middel	Laag
18. (Her)inrichting Simon van Capelweg, Voorweg en wegen binnen de Noordsebuurt als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.	X		
19. Verbreden en versterken van het Meijepad			X
20. Amoveren van de Noordsebuurt benutten voor het creëren van nieuwe recreatieve route door het gebied			X
21. Verbeteren/versterken veiligheid en voorrangssituatie school – thuis routes in de kern Nieuwkoop	X		
22. Herinrichting / aanpassen oversteeklocatie fietsers op het kruispunt Noordse Dorpsweg - Prokade		X	
23. Realiseren van twee transferpunten: een ten oosten van Woerdense Verlaat en een ter hoogte van Achttienhoven		X	

8.2.4 Maatregelen ecologische zone

	Prioriteit in periode na 2020		
Specifiek te nemen maatregelen na 2020	Hoog	Middel	Laag
24. Realiseren van drie transferpunten in de dynamische zone, nabij Ter Aar, Langeraar en Vrouwenakker	X		
25. In overleg met de provincie Zuid – Holland, de N231 tussen Nieuwkoop en Nieuwveen afwaarderen naar een 50 km/uur weg. Realisatie van maatregel 9 is hier echter een belangrijke randvoorwaarde voor.	X		
26. Realiseren van een nieuwe recreatieve route ter hoogte van de dorpskerk in Nieuwkoop richting de Meije.			X

8.2.5 Maatregelen na 2020

BIJLAGEN

1. VERKEERSINTENSITEITEN

Gemeten verkeersintensiteiten

De intensiteitgegevens zoals weergegeven op de kaart zijn afkomstig van twee bronnen:

- In het kader van het opstellen van het GVVP hebben voor de zomer van 2009 tellingen plaatsgevonden op de aangegeven locaties.
- Voor de provinciale wegen binnen de gemeente zijn telgegevens bij de provincie Zuid-Holland opgevraagd. Omdat de provincie eenmaal per jaar de statistieken bijwerkt, betreft het verkeersintensiteitsgegevens van 2008.

1.2 Relatie wegcategorie en verkeersintensiteiten

In tabel I is weergegeven welke maximale intensiteiten op de verschillende wegcategorieën volgens de landelijke richtlijnen van het CROW, mede vanuit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid, maximaal wenselijk zijn.

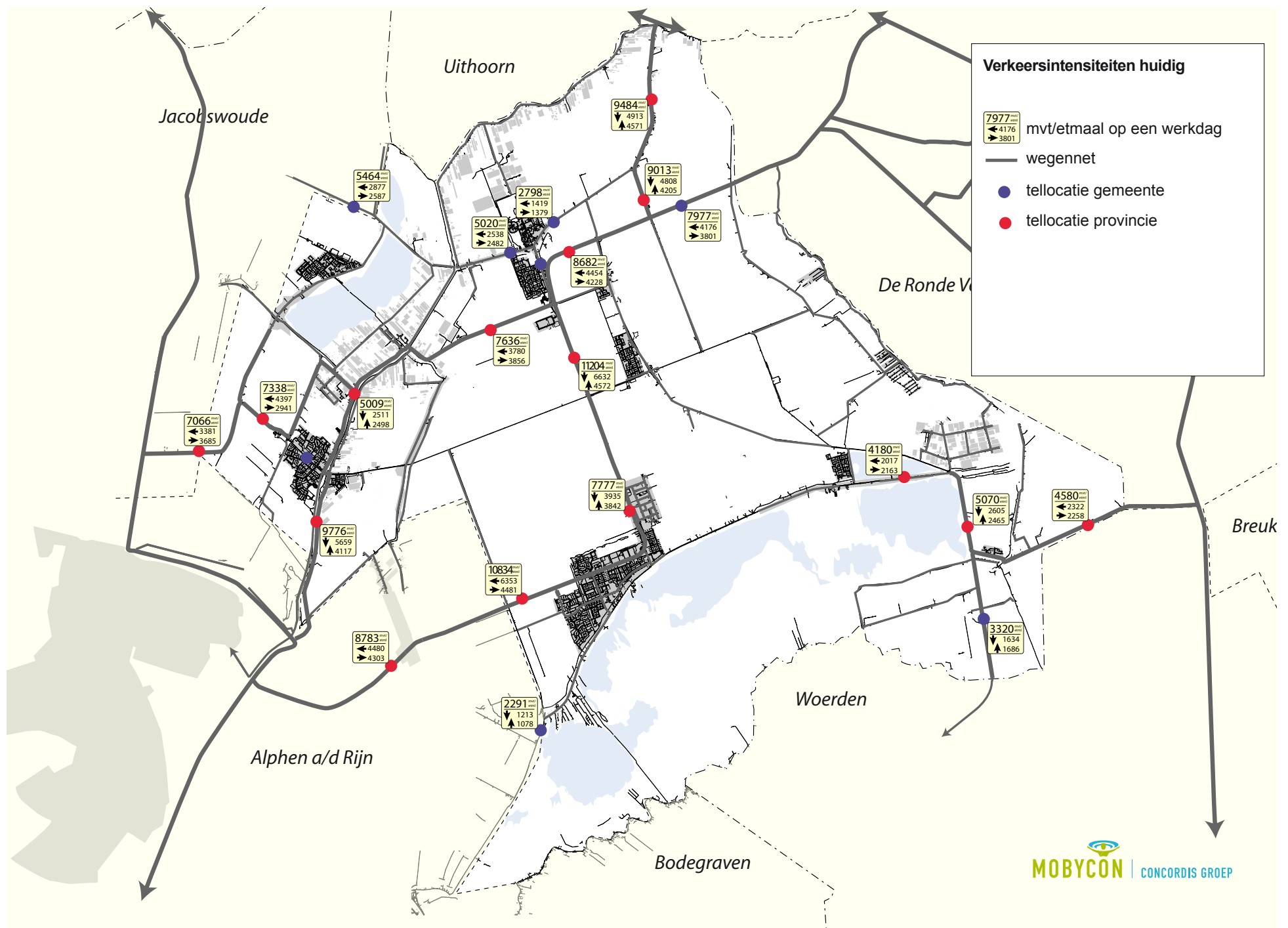
Tabel I: Indicatieve maximale hoeveelheden autoverkeer in motorvoertuigen (mvt) per etmaal of personenauto-eenheden (pae) per spitsuur voor verschillende typen wegen (bron: CROW richtlijnen conform ASVV2004, publicatie 216 en Handboek Wegontwerp).

** Bij deze hoeveelheden autoverkeer worden in de praktijk vaak fietsvoorzieningen aangebracht.*

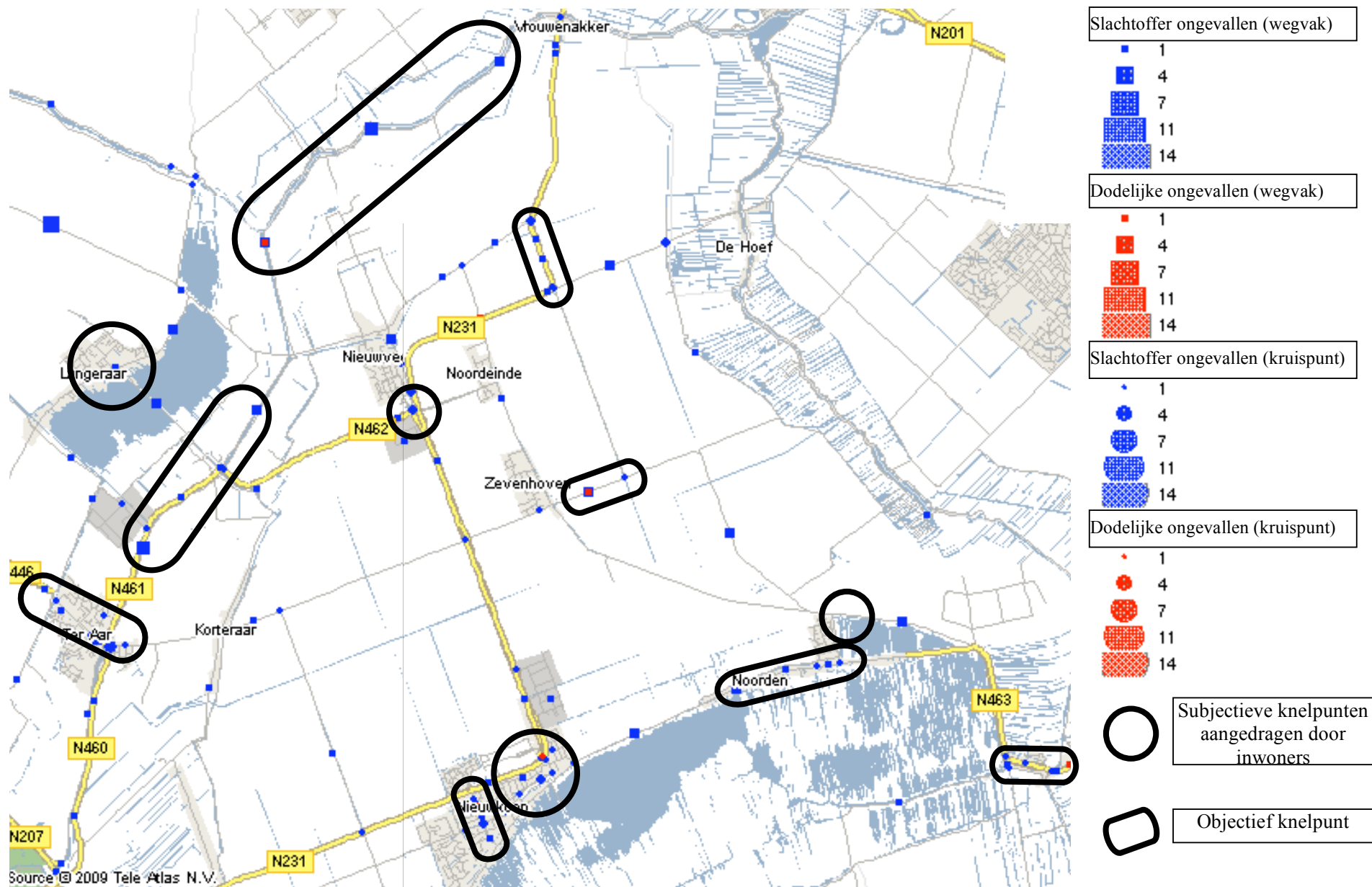
*** Voor gebiedsontsluitingswegen wordt de afrijcapaciteit meestal per rijstrook apart aangegeven.*

wegcategorie	indicatie maximale intensiteit	
	van	tot
erftoegangsweg binnen bebouwde kom:		
erven	1.000 mvt/etm	2.400 mvt/etm
30 km/uurzones	5.000 mvt/etm*	6.000 mvt/etm*
gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom**:		
50 km/uurwegen (2x1 rijstroken; GOW type II) **	800 pae/uur/rijstr (1.600 pae/uur)	1.600 pae/uur/rijstr (3.200 pae/uur)
erftoegangswegen buiten bebouwde kom:		
60 km/uurzones (erftoegangsweg type I)	5.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm
60 km/uurzones (erftoegangsweg type II)	enkele honderden mvt per etm	
gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom**:		
80 km/uurwegen (2x1 rijstroken; GOW type II)	1.400 pae/uur/rijstr	1.600 pae/uur/rijstr
80 km/uurwegen (2x2 rijstroken; GOW type I)	1.800 pae/uur/rijstr	2.000 pae/uur/rijstr

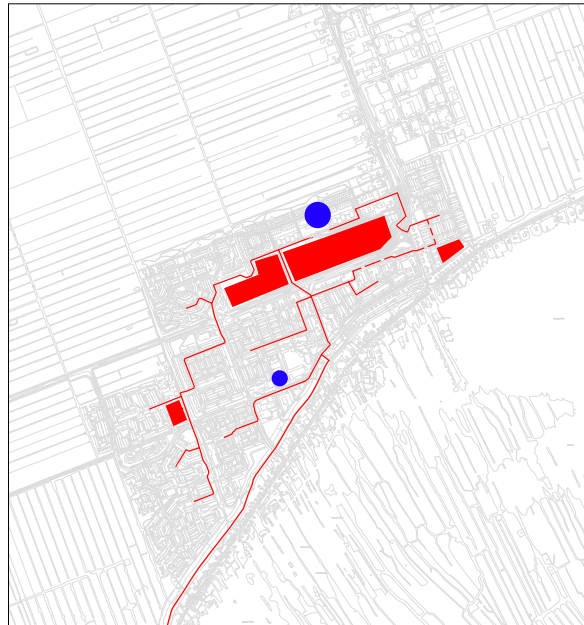
Wanneer de gemeten intensiteiten naast tabel I worden gehouden, blijkt dat het huidige gebruik reeds goed aansluit op de (toekomstige) categorisering van het wegennet. Onder invloed van autonome groei en de geplande ontwikkelingen binnen de gemeente zullen de intensiteiten over het algemeen iets toenemen. Door de concentratie van woningbouw en glastuinbouw in de dynamische zone zal de groei hier relatief het grootst zijn. Gelet op deze ontwikkelingen zal het gebruik van de wegen in Nieuwkoop in 2020 naar verwachting passen bij de toegekende categorie, mits deze op de juiste wijze conform de essentiële herkenbaarheidkenmerken zijn ingericht (zie bijlage 4).



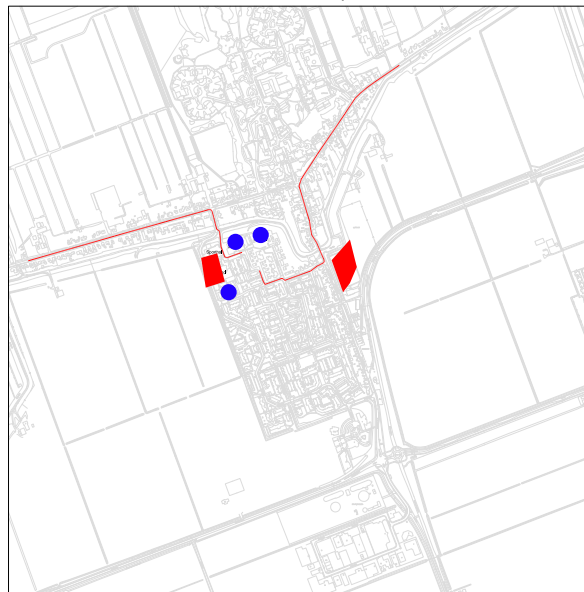
2. OVERZICHT ONGEVALLENLOCATIES



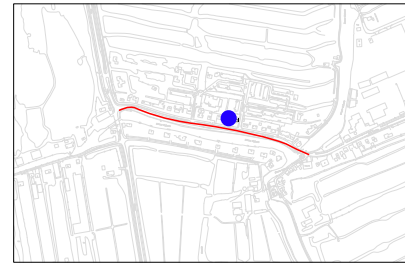
3. ROUTES SCHOLEN EN SPORTVOORZIENINGEN



Nieuwkoop



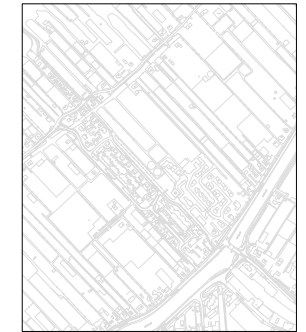
Nieuwveen



Woerdense Verlaat



Noorden



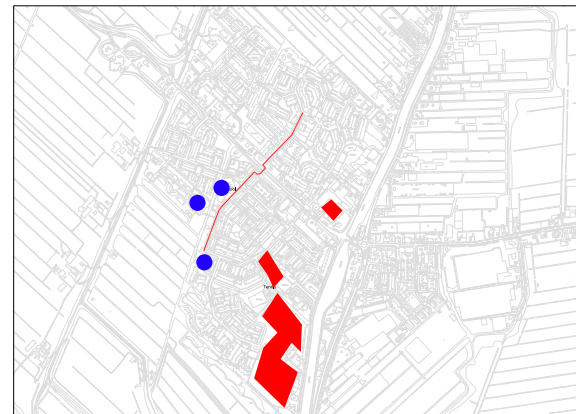
Papenveer



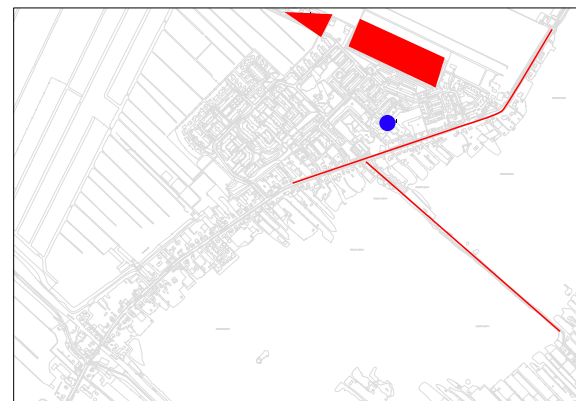
Noordse Dorp



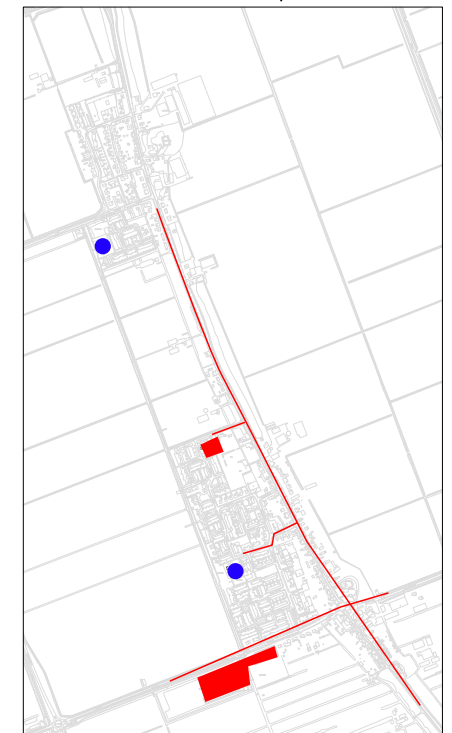
Vrouwenakker



Ter Aar



Langeraar



Noordeinde / Zevenhoven

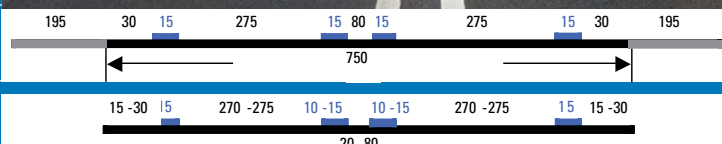
- routes school- en sportvoorziening
- school
- sport

4. VOORBEELDEN MAATREGELLEN

8.2.6 Inrichting gebiedsontsluitingswegen buiten bebouwde kom

In onderstaand overzicht zijn de inrichtingsprincipes voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom opgenomen. Omdat binnen de gemeentegrenzen uitsluitend gebiedsontsluitingswegen type II voorkomen, is in dit overzicht alleen het profiel van dit type weergegeven.

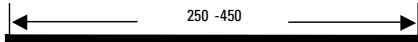
Essentiële herkenbaarheidskenmerken	
Verschijningsvormen	type I (2x2 rijstroken, 80 km/uur) type II (1x2 rijstroken, 80 km/uur)
Kantmarkering	Onderbroken markering (3-3)
Rijrichtingscheiding	Dubbele asmarkering of middenberm
Voorkeurskenmerken	
Vrijliggende fietsvoorzieningen	ja
Voorrangsregeling	ja
Wegdekverharding	asfalt
Drempels/ plateaus	Ja, gepaste maatregelen op kruispunten
Profiel	
Standaardprofiel type II	
Profiel type II op bestaande smallere weg	

Voorbeeld inrichting GOW type II bubeko	
	
	

8.2.7 Inrichting erftoegangsweg type I buiten bebouwde kom

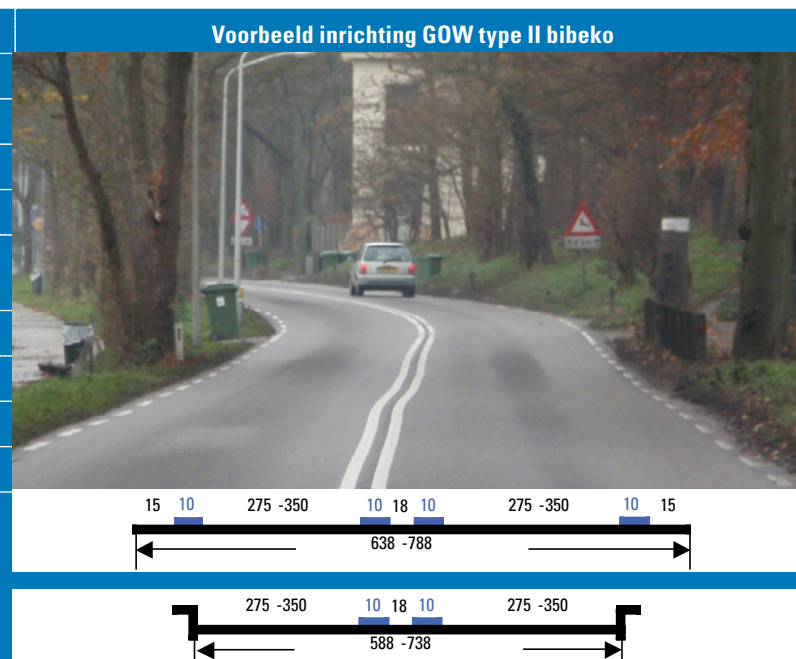
Essentiële herkenbaarheidskenmerken		Voorbeeld inrichting ETW type I bubeko	
Verschijningsvormen	Type I (60 km/uur)		
Kantmarkering	Onderbroken markering (1-3)		
Rijrichtingscheiding	Geen asmarkering		
Voorkeurskenmerken			
(Vrijliggende) fietsvoorzieningen	Vrijliggend fietspad of, indien fiets op rijbaan, uitwijk- of fietsstroken		
Vorrangsregeling	nee		
Wegdekverharding	asfalt of klinkers		
Drempels/ plateaus	Ja, op knelpunten		
Profiel			
Profiel type I		Indien uitwijkstrook Indien fietsstrook 25 -40 of 125 -150 10 300 -450 10 25 -40 of 125 -150 450 -620	

8.2.8 Inrichting erftoegangsweg type II buiten bebouwde kom

Essentiële herkenbaarheidskenmerken		Voorbeeld inrichting ETW type II bubeko 
Verschijningsvormen	Type II (60 km/uur)	
Kantmarkering	Geen markering	
Rijrichtingscheiding	Geen asmarkering	
Voorkeurskenmerken		
(Vrijliggende) fietsvoorzieningen	nee	
Vorrangsregeling	nee	
Wegdekverharding	asfalt of klinkers	
Drempels/ plateaus	Ja	
Profiel		
Profiel type II		

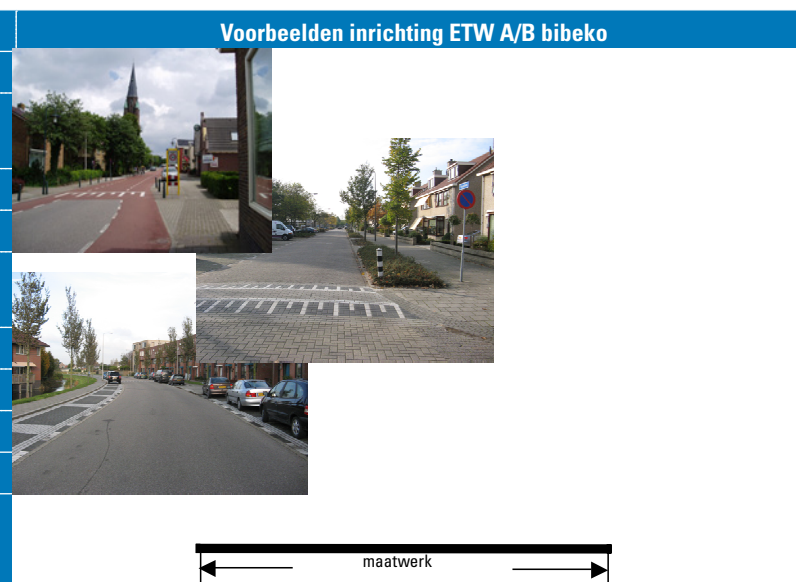
8.2.9 Inrichting gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom

Essentiële herkenbaarheidskenmerken	
Verschijningsvorm	type II (50 km/uur)
Kantmarkering	Onderbroken markering (3-3) of opsluitband
Rijrichtingscheiding	Dubbele asmarkering of middenberm
Voorkeurskenmerken	
(Vrijliggende) fietsvoorzieningen	ja, fietspad of fietsstrook
Vorrangsregeling	ja
Wegdekverharding	asfalt
Drempels/ plateaus	Ja, gepaste maatregelen op kruispunten
Profiel	
Profiel type II	



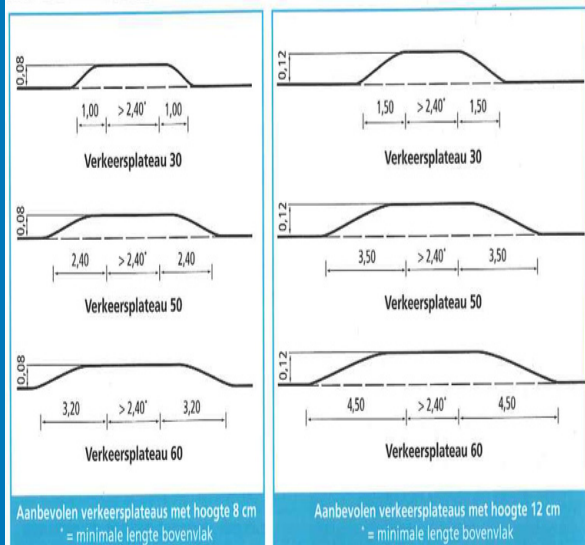
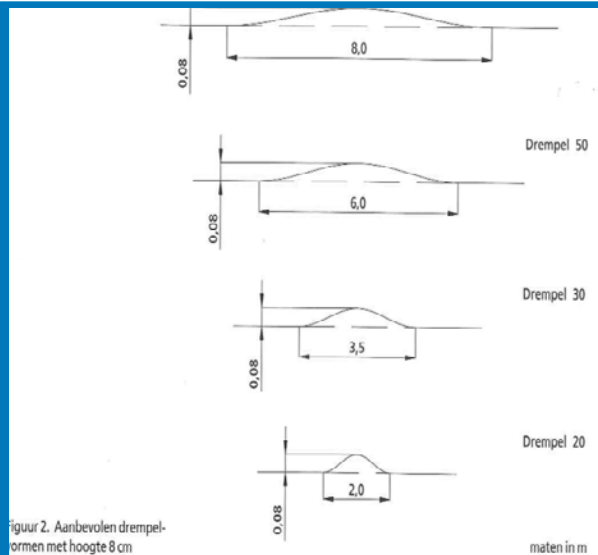
8.2.10 Inrichting erftoegangsweg A / B binnen bebouwde kom

Essentiële herkenbaarheidskenmerken	
Verschijningsvorm	(30 km/uur zone of erf)
Kantmarkering	Geen markering of eventueel onderbroken markering (1-3) of opsluitband
Rijrichtingscheiding	Geen asmarkering
Voorkeurskenmerken	
(Vrijliggende) fietsvoorzieningen	Bij voorkeur niet (kan wel, bijvoorbeeld fietsstroken bij grotere verkeersintensiteiten)
Vorrangsregeling	nee
Wegdekverharding	Bij voorkeur klinkers
Drempels/ plateaus	Ja, gepaste maatregelen op kruispunten
Profiel	
Profiel	



8.2.11 Principe-uitvoering aanvullende maatregelen

Maatregel	Toelichting	Voorbeeld
Drempels	Toe te passen als snelheidsremmer, bijvoorbeeld in woonwijken. CROW publicatie 172 doet aanbevelingen ten aanzien van de maatvoering van plateaus met een hoogte van 8 en 12 centimeter. Onderstaande maatvoering is voor drempels met een hoogte van 8 cm.	
Plateaus	Toepassing bij onder meer kruispunten en fiets-/voetgangersoversteeklocaties. CROW publicatie 244 doet aanbevelingen ten aanzien van de maatvoering van plateau's met een hoogte van 8 en 12 centimeter.	



Figuur 1. Aanbevolen verkeersplateaus met hoogte 8 en 12 cm

5. KOSTENINDICATIE MAATREGELEN

In onderstaande tabel is een indicatie gegeven van de (beheer)kosten die gemoeid zijn met verschillende maatregelen en weginrichtingen. De getallen dienen als richtprijzen gehanteerd te worden. Niet opgenomen in de genoemde bedragen zijn aspecten als ontwerp, besteksraming, grondverwerving en verkeersmaatregelen.

Aanlegkosten *	
Aanleg fietspad	€ 130.000,- per km
Aanleg parallelweg (buiten bebouwde kom)	€ 308.000,- per km
Aanleg parallelweg (binnen bebouwde kom)	€ 130.000,- per km
Inrichting erftoegangsweg buiten bebouwde kom (60km/uur), inclusief plateau's en markering	€ 12.000,- per km
Inrichting erftoegangswegen binnen bebouwde kom (30 km/uur), inclusief aanpassen kruispunten	€ 20.000,- - €40.000 per km
Fiets/voetgangersoversteekvoorziening	€ 5.500,-
Drempel / plateau	€10.000,- – €16.000,-
Aanleg semi verharde bermen GOW en ETW buiten bebouwde kom	€ 32.000,-
Aanleg enkelstrooksrotonde	€ 400.000,-
Aanleg middengeleider	€ 1.800,- per km
Aanbrengen fiets(suggestie)stroken	€ 12.000,- - €15.000,- per km
Aanbrengen markering	€ 500,- per km
Jaarlijkse beheerkosten per type weginfrastructuur **	
Nationale stroomweg	€ 79.920,- per km
Regionale stroomweg	€ 30.016,- per km
Gebiedsontsluitingsweg	€ 32.042,- per km
Erftoegangsweg	€ 24.855,- per km
Fietspad	€ 5.759,- per km

* onder meer gebaseerd op Factsheets SWOV en Maatregelwijzer verkeersveiligheid CROW

** bron: SWOV (2003), Kosten-ba-
tenanalyse verkeersveiligheids-
maatregelen

In de bedragen voor beheer zijn
de kosten voor verharding, groen,
lijn-markering, bebording, be-
wegwijzering, verlichting en VRI's
inbegrepen.



Gemeente Nieuwkoop
Postbus 1
2460 AA Ter Aar
t (0172) 14 0172
info@nieuwkoop.nl
www.nieuwkoop.nl

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN 2020 GEMEENTE NIEUWKOOP

Nieuwkoop Februari 2010
status definitief

Dit plan is opgesteld door Mobycon in opdracht van de gemeente Nieuwkoop.

Samenstelling en redactie
Mobycon Delft

Beelden
pag 14 gemeente Nieuwkoop, alle overige beelden Mobycon

Met dank aan iedereen die heeft meegedacht en meegewerkt aan het opstellen van dit plan.



Tanthofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
t (015) 214 78 99
info@mobycon.nl
www.mobycon.nl

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

