

NETWERKPERSPECTIEF

PROVINCIALE WEGEN 2040



PROVINCIE :: UTRECHT



	Samenvatting	3
	Leeswijzer en woordenlijst	4
1	Over dit Netwerkperspectief	5
	1.1 Inleiding	6
	1.2 Gerelateerde beleidsdocumenten	7
	1.3 Opgaven voor de komende jaren	9
	1.4 Doel Netwerkperspectief	12
	1.5 Verantwoording bij het onderzoek	13
2	Provinciale wegen	14
	2.1 Duurzaam Veilige weginrichting	15
	2.2 Parallelwegen	19
3	Afwegingskader snelheden op provinciale wegen	20
	3.1 Uitgangspunten voor het afwegingskader	21
	3.2 Bestaande afwijkingen van de maximumsnelheid	26
	3.3 Toepassing van het afwegingskader	27
4	Implementatie	30
	4.1 Uitdagingen bij de uitvoering	31
	4.2 Aandachtspunten en kansen	35
	4.3 Realisatie, monitoring en evaluatie van de snelheidsverlaging	36
	Eindnoten	38
	Bijlagen	39

SAMENVATTING

De provincie Utrecht werkt aan een mobiliteitstransitie waarbij gezonde mobiliteit het doel is. Gezondheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben baat bij lagere snelheden op provinciale wegen. We hebben een integraal afwegingskader gemaakt waarmee we de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid willen verbeteren.

Het wegennet faciliteert een veilige en vlotte verplaatsing van personen en goederen. Daardoor zijn woon- en werkgebieden, scholen en recreatieve voorzieningen goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Provinciale wegen vormen in dit wegennet een cruciale schakel tussen kernen, het hoofdwegennet en de gemeentelijke wegen. Daarnaast is er in de provincie een groot netwerk van fietsroutes die op of langs de provinciale weg lopen of deze kruisen.

Knelpunten en hinder

Sommige fietsroutes gaan over parallelwegen waar het fietsverkeer de ruimte deelt met bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Hierdoor kunnen verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan.

Door de verkeersfunctie van provinciale wegen ondervinden mens en dier hinder van het verkeer. Denk daarbij aan geluids- en trillingshinder en stankoverlast voor de bewoners van woningen nabij de wegen. Mensen en dieren kunnen problemen ervaren bij het oversteken van de provinciale weg (barrièrewerking) of een gevoel van onveiligheid ervaren (subjectieve verkeersveiligheid).

Doel: gezonde mobiliteit

Een belangrijk uitgangspunt is dat de geloofwaardigheid en doelmatigheid van de snelheidslimiet aantoonbaar moeten zijn en dat we aandacht hebben voor de belangen van het openbaar vervoer en de hulpdiensten die gebruikmaken van de provinciale wegen. Hier besteden we aandacht aan in ons nieuwe 'afwegingskader voor snelheidslimieten'. De plek van het landbouwverkeer op de weg werken we later uit in een separate nota.

Bij de provincie pakken we werkzaamheden aan provinciale wegen waar mogelijk per wegtraject op: de 'trajectaanpak'. We voeren dan voor dat traject op één moment groot onderhoud uit. Voor de implementatie van het Netwerkperspectief volgen we de planning van deze trajectaanpak. Dit doen we om kapitaalvernietiging te voorkomen. Want een andere snelheid invoeren is niet slechts een kwestie van het plaatsen van een bord, maar vraagt vrijwel altijd om aanpassingen aan de infrastructuur. In de trajectaanpak zal **definitief** worden vastgesteld of voor het betreffende traject een snelheidsverlaging **geloofwaardig** en **doelmatig te realiseren** is.

Via monitoring en evaluatie wordt inzichtelijk gemaakt wat de werkelijke effecten zijn van het beleid. Op basis daarvan kan het beleid worden bijgestuurd.

Dit Netwerkperspectief vervangt de eerdere beleidsuitwerking 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' die GS op 24 januari 2017 hebben vastgesteld.



Het doel van het Netwerkperspectief is:

Zorgen voor een gezonde mobiliteit, door een betere balans tussen de leefbaarheid voor mensen en dieren langs provinciale wegen, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid, en de bereikbaarheid.

Dit willen we bereiken met een doelmatige en geloofwaardige maximumsnelheid op provinciale trajecten.

De provincie Utrecht gaat daarom:

1

de strikte koppeling tussen een gebieds-ontsluitingsweg (GOW) en de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op enkele plaatsen loslaten en een GOW60 als wegcategorie introduceren.

2

de maximumsnelheid op provinciale wegen ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer verlagen naar 60 km/uur.

3

de maximumsnelheid op alle parallelwegen langs provinciale wegen terugbrengen naar 30 km/uur.

Leeswijzer

In **hoofdstuk 1** bespreken we de aanleiding en het doel van dit Netwerkperspectief.

In **hoofdstuk 2** gaan we dieper in op de functie van provinciale wegen en de inrichting daarvan.

In **hoofdstuk 3** beschrijven we het afwegingskader voor snelheidslimieten op provinciale wegen en het resultaat van de toepassing van het afwegingskader.

In **hoofdstuk 4** delen we welke uitdagingen we zien bij implementatie van het Netwerkperspectief en welke vervolgacties nodig zijn.

Kaarten

De kaarten in dit document zijn 'klikbaar'. Als u op een kaart klikt, gaat u automatisch naar een pagina met de kaart paginagroot afgebeeld. Door rechtsboven op het rode driehoekje (naast het 'hamburgermenu') te klikken, komt u weer terug op de pagina waar u vandaan kwam.

Lijst met afkortingen/verklarende woordenlijst

BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
CROW	Kennisplatform CROW, maker van richtlijnen voor de inrichting van wegen in Nederland
Detectieveld	Configuratie van detectielussen, aangesloten op een VRI om voertuigen te detecteren
ETW	Erftoegangsweg
GIS	Geografisch InformatieSysteem
GOW	GebiedsOntsluitingsWeg
HWN	Hoofdwegennet: netwerk van Rijkswegen tussen (economische) centra, landsdelen en het buitenland
MIPM	Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit
Stravem	Strategisch verkeersmodel voor de provincie Utrecht
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
V85	De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden. Dit geeft inzicht in de mate waarin de weggebruiker zich aan de snelheidslimiet houdt.
VRI	VerkeersRegelInstallatie, verkeerslichten op een kruising/oversteek
Webapp	Online GIS-pagina waarop onderzoeksresultaten kunnen worden geraadpleegd

1. OVER DIT NETWERK- PERSPECTIEF



1. OVER DIT NETWERKPERSPECTIEF

In dit hoofdstuk beschrijven we waarom de provincie Utrecht een Netwerkperspectief heeft opgesteld, wat hiervan het doel is en hoe dit document zich verhoudt tot andere beleidsdocumenten. Het hoofdstuk sluit af met een onderzoeksverantwoording.

1.1 Inleiding

De provincie Utrecht werkt aan een mobiliteitstransitie waarbij gezonde mobiliteit het doel is. Gezondheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben baat bij lagere snelheden op provinciale wegen. Deze aandacht voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid ziet men ook terug bij de plannen van gemeenten om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/uur, met het oog op de veiligheid. Of de keuze van het Rijk om de maximumsnelheid op snelwegen overdag te verlagen naar 100 km/uur, om de uitstoot van stikstof te verminderen.

Ook bij de provincie Utrecht hebben we intern en met externe belanghebbenden, een discussie gevoerd over de maximumsnelheid op de provinciale wegen. We hebben ons de vraag gesteld of, en zo ja, onder welke voorwaarden het nuttig is om de snelheid op de hoofdrijbaan terug te brengen van 80 naar 60 km/uur. Ook hebben we ons afgevraagd of de plek van het landbouwverkeer op parallelwegen kan worden herzien. Het beleid van de provincie is er namelijk op gericht fietsverkeer te stimuleren, waardoor parallelwegen steeds meer door fietsers worden gebruikt. Dit roept de vraag op of de snelheidslimiet van 60 km/uur voor het verkeer op de parallelweg nog wel passend is.

Het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 dat voor u ligt is het resultaat van de discussie die we intern en extern hebben gevoerd en van het onderzoek dat we hebben uitgevoerd. Het is onderdeel van de bredere mobiliteitstransitie die de provincie Utrecht nastreeft en beschrijft specifiek de automobieliteit op de provinciale wegen.

Aanleiding

De directe aanleiding voor het onderzoek voor dit Netwerkperspectief is de paragraaf uit het Coalitieakkoord 2019-2023: 'Nieuwe energie voor Utrecht'. Hierin staat: *'Waar het nodig is om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren verlagen we de maximumsnelheid op provinciale wegen, bijvoorbeeld in woonwijken en in gebieden met veel wildaanrijdingen. Hiervoor stellen we op korte termijn een nieuw integraal afwegingskader vast.'*

Gebruik Netwerkperspectief

Het Netwerkperspectief bestaat uit een kaart met daarop de verkeerskundige functies voor provinciale wegen, uit een afwegingskader 'maximumsnelheden op provinciale wegen' en een kaart met een voorstel voor toekomstige snelheidslimieten op provinciale wegen. De laatste kaart laat zien op welke trajecten we een verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/uur nastreven. Het Netwerkperspectief is daarmee de vervanger van het eerder vastgestelde beleid dat uitging van het principe '80, tenzij'.

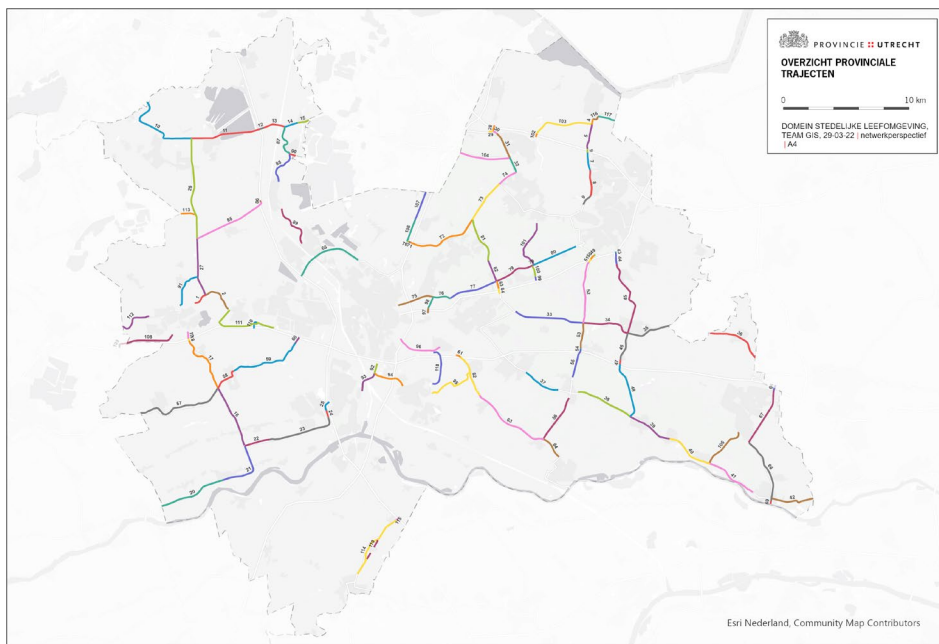
Het Netwerkperspectief is een beleidsuitwerking. Het dient als afwegingskader voor toekomstige verkeersbesluiten over de maximumsnelheid op provinciale wegen en de daarvoor benodigde inrichting.

Het onderzoek naar leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten is een momentopname. Het kan dat in de toekomst op basis van nieuwe cijfers nieuwe knelpunten aan het licht komen, of dat door ingrepen elders, bijvoorbeeld wanneer andere overheden hun wegen aanpassen, of een nieuwe wijk bouwen, de wegenhiërarchie wordt aangepast. In die gevallen kunnen het afwegingskader en de digitale kaart worden gebruikt om voor de betreffende trajecten na te gaan of nog steeds dezelfde conclusies kunnen worden getrokken.

Dit Netwerkperspectief vervangt de eerdere beleidsuitwerking 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' zoals GS die op 24 januari 2017 hebben vastgesteld.

Afbakening

Het netwerkperspectief gaat over de wegen die bij de provincie Utrecht in beheer zijn. We hebben de focus gelegd op het functioneren van de hoofdrijbaan van de wegen, met daarnaast aandacht voor de functie van parallelwegen en fietsroutes die langs de provinciale weg lopen of deze kruisen. Als we het in dit document over een traject hebben, bedoelen we de trajecten van provinciale wegen, zoals die zijn gedefinieerd voor de trajectaanpak. Zie [kaart 1](#) in de bijlagen.



Kaart 1 Overzicht provinciale trajecten

1.2 Gerelateerde beleidsdocumenten

Voor dit Netwerkperspectief hebben we de volgende documenten geraadpleegd: onze omgevingsvisie, de uit ons mobiliteitsprogramma voortvloeiende uitvoeringsprogramma's Provinciale vaarwegen, Verkeersveiligheid, Fiets, plus verschillende uitvoeringsprogramma's op het gebied van leefbaarheid.

We gaan er voor het netwerkperspectief van uit dat transitie naar andere vervoerswijzen voorstaat, de hoeveelheid verkeer op provinciale wegen de komende 20 jaar min of meer gelijk blijft, ondanks ons mobiliteitsbeleid.

Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie staan onze ambities voor een duurzame, gezonde en veilige bereikbaarheid in 2040:

1

De provincie Utrecht is goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit is essentieel voor een vitale Utrechtse regio.

2

Alle belangrijke nieuwe en bestaande woon- en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen binnen de provincie Utrecht zijn op een ruimte-efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar.

Uitvoeringsprogramma Provinciale (vaar)wegen 2019-2023

In het uitvoeringsprogramma Wegen en vaarwegen staat dat de focus de afgelopen jaren vooral lag op bereikbaarheid en veiligheid; de leefbaarheid raakte wat onderbelicht. Het is onze bedoeling om dit evenwicht de komende jaren te herstellen. Daarom hebben we in dit uitvoeringsprogramma aangekondigd dat we een nieuw afwegingskader opstellen voor snelheden op provinciale wegen. Hier geven wij met dit Netwerkperspectief invulling aan.

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023

De focus van het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid ligt op de doorontwikkeling van de drie E's, vrij vertaald naar het Nederlands: educatie/voorlichting, inrichting en ondersteuning van de handhaving. We besteden in dit uitvoeringsprogramma vooral aandacht aan de doelgroep 'de kwetsbare verkeersdeelnemer'. We nemen in het programma verschillende maatregelen om deze groep te beschermen. Met behulp van data-analyse onderzoeken we verkeersveiligheidsknelpunten, waarbij we onderscheid maken tussen wegvakken en kruispunten. Bij oversteeklocaties en kruispunten kijken we specifiek naar infrastructurele verbeteringen voor het langzame verkeer. Op wegvakniveau passen we langs elke weg bermverharding toe. Dit is een bewezen ingreep om de weg vergevingsgezinder te maken en daarmee de verkeersveiligheid op trajecten te vergroten. Voor dit Netwerkperspectief hebben wij gebruik gemaakt van de uitkomsten van de hierboven genoemde data-analyse. En ook in het Netwerkperspectief gaat onze speciale aandacht uit naar de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023

Programmaonderdeel 2 van dit uitvoeringsprogramma richt zich op de kwaliteitsverbetering van de provinciale fietspaden, die onderdeel zijn van het regionale fietsnetwerk. Het uitgangspunt is dat ingrepen die de doorstroming of bereikbaarheid voor andere vormen van vervoer moeten verbeteren, geen negatieve invloed mogen hebben op het regionale fietssnetwerk. Dit houdt in dat in dit netwerk geen nieuwe knelpunten mogen ontstaan. Wij voorzien in passende oplossingen waarmee de situatie voor de fietser minstens op peil blijft, maar bij voorkeur verbetert. Voor de provinciale fietsvoorzieningen onderscheiden we grofweg drie typen knelpunten: gevaarlijke oversteekplekken op N-wegen, gemengd verkeer (dus fietsers in combinatie met auto's en landbouwverkeer) op parallelwegen, en verlichting op vrijliggende fietsvoorzieningen. De eerste twee punten worden in dit Netwerkperspectief beschreven.

Uitvoeringsprogramma's op het gebied van leefbaarheid

In het actieplan Omgevingslawaai 2018-2023 beschrijven we hoe we overlast door verkeerslawaai tegengaan. Het programma Oversteekbaarheid fauna 2021-2023, ontsnippering natuur, is een uitwerking van het onderdeel fauna van het mobiliteitsprogramma (te vinden onder 'Kwaliteit Leefomgeving'). Op het moment van schrijven wordt de samenwerkingsagenda Schone lucht geactualiseerd. Deze samenwerkingsagenda is een regionale vertaling van het Schone lucht-akkoord en heeft raakvlakken met het Regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) en onze uitvoeringsprogramma's. Ook met dit Netwerkperspectief willen we een bijdrage leveren aan het verminderen van het verkeerslawaai en de effecten op de natuur en de luchtkwaliteit.

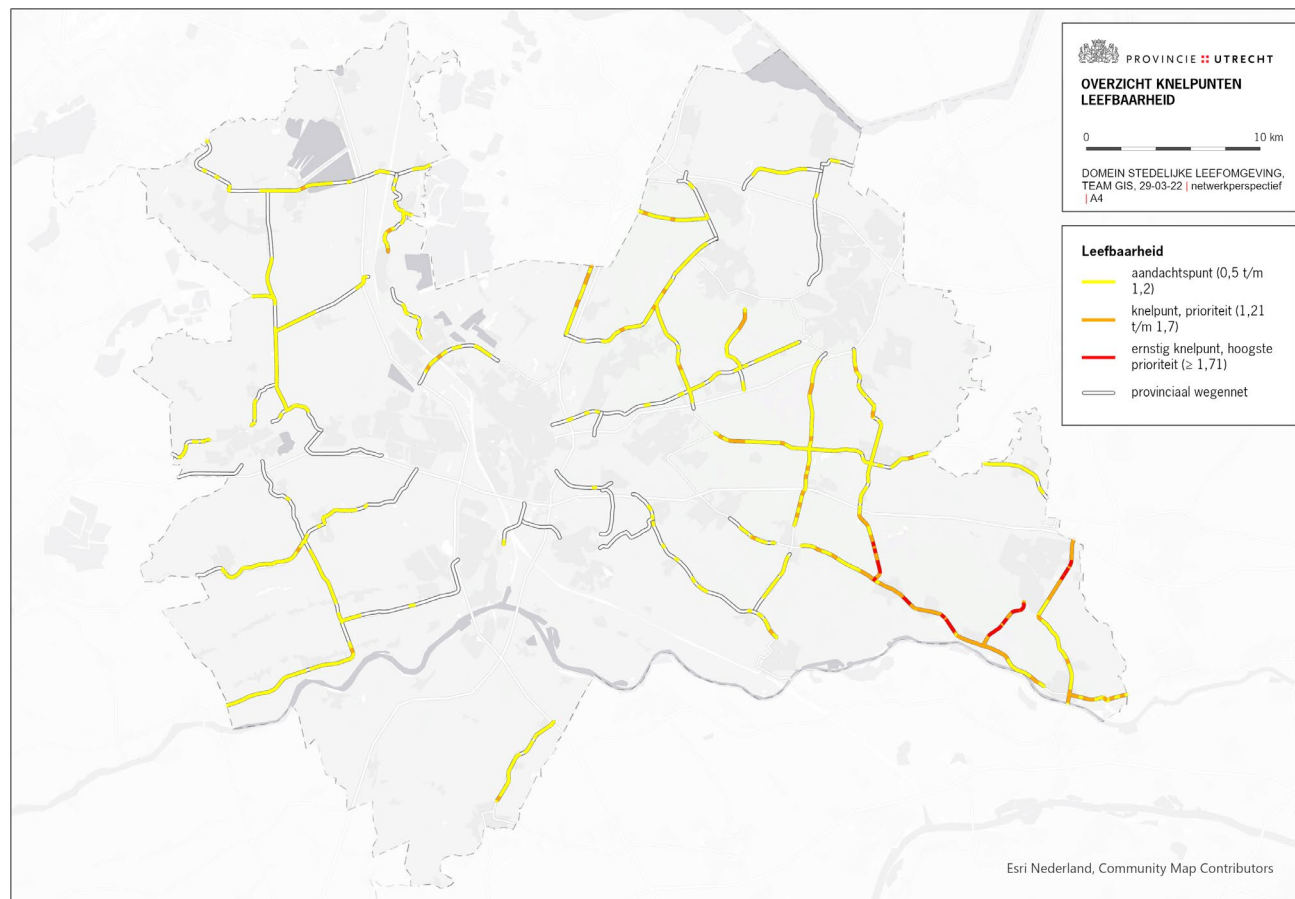
1.3 Opgaven voor de komende jaren

De afwegingen die we maken binnen ons mobiliteitsprogramma zijn altijd te herleiden tot drie thema's; Leefbaarheid, Veiligheid en Bereikbaarheid.

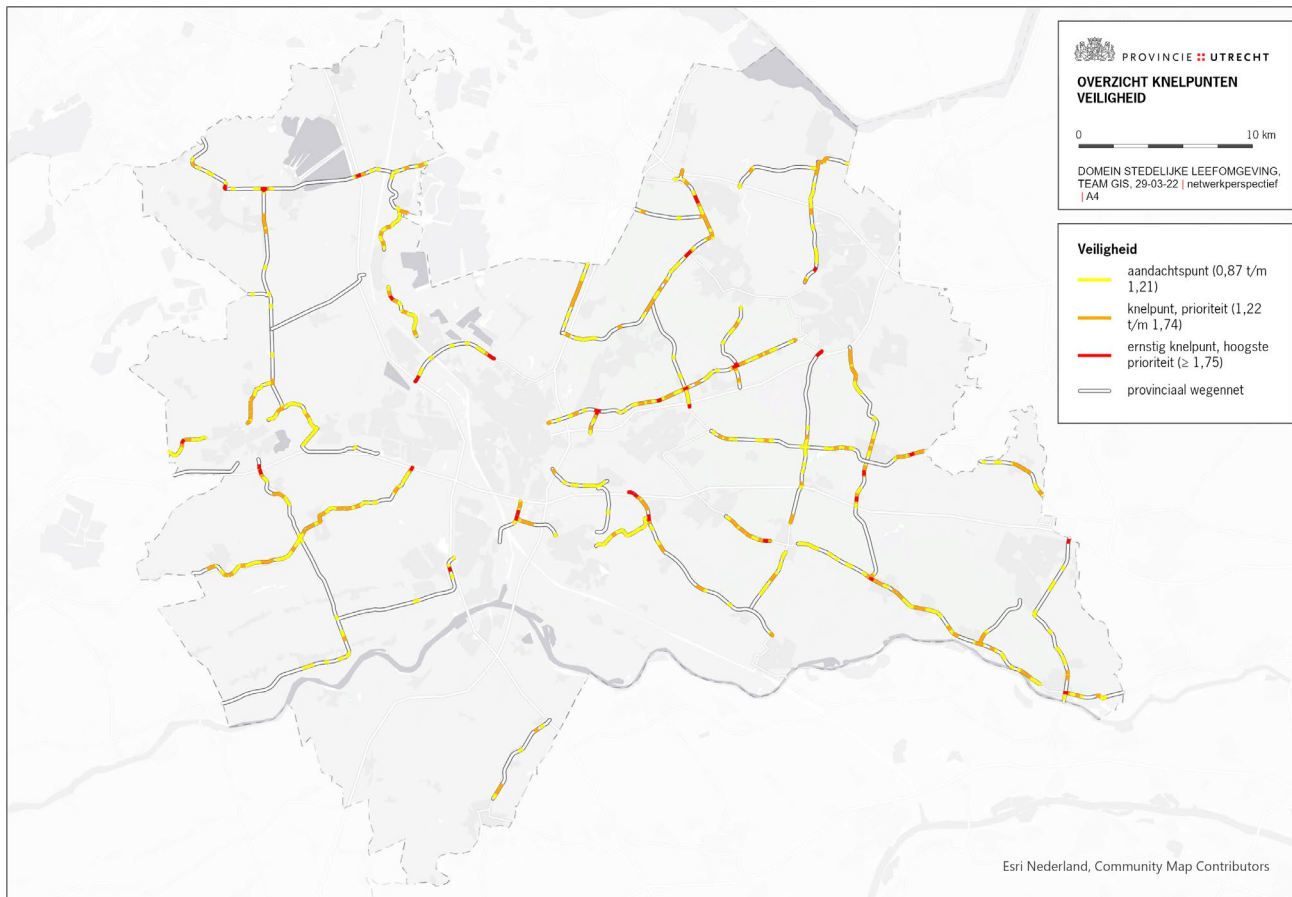
Welke knelpunten zijn er op het gebied van deze thema's? Dit hebben we geanalyseerd op basis van de gemeten waarden in de periode 2017-2019. Een overzicht van de knelpunten per thema staat in de kaarten 4, 5 en 6 in de bijlage.

Kort samengevat: op vrijwel alle wegen zijn er verkeersveiligheidsknelpunten. Daarnaast hebben 11 wegen duidelijke knelpunten op het gebied van leefbaarheid en op 17 wegen vormt de doorstroming een knelpunt. Op [kaart 8](#) in de bijlage staat een overzicht van de oversteeklocaties voor langzaam verkeer en in de [tabel](#) in de bijlage staat een lijst van de meest onveilige oversteeklocaties.

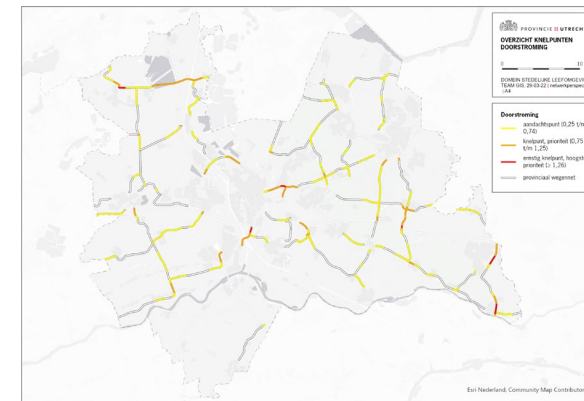
De achterliggende analyses stellen we beschikbaar via de webapplicatie 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040, Probleemanalyse Veiligheid, Leefbaarheid en Doorstroming': <https://arcg.is/vzDC>



Kaart 4 Overzicht knelpunten Leefbaarheid



Kaart 5 Overzicht knelpunten Veiligheid



Kaart 6 Overzicht knelpunten Doorstroming

Resultaten scenario-analyse

Met het provinciale verkeersmodel Stravem hebben we drie extreme scenario's voor het jaar 2040 verkend. Deze theoretische scenario's geven inzicht in de 'hoeken van het speelveld' en in de mechanismen achter het functioneren van het provinciale wegennet.

In elk scenario lag de nadruk volledig op één van de drie thema's, veiligheid, leefbaarheid of bereikbaarheid, en is inzichtelijk gemaakt wat de effecten daarvan zijn op de andere thema's. In onderstaande tabel staat een samenvatting van de scenario's en onze conclusies.

Conclusie

Een geloofwaardige snelheidsverlaging op **alle** provinciale wegen is geen kosten en baten effectieve oplossing voor de gesignaleerde knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Behalve dat hierbij een risico bestaat op een ongewenste verschuiving van het verkeer naar andere wegen, is het ook belangrijk dat de weginrichting is afgestemd op

het gebruik van de weg. Er kan niet slechts worden volstaan met 'een bordje 60'. Er zijn ingrijpende aanpassingen aan de weg nodig om de lagere snelheid af te dwingen en tegelijk de grote hoeveelheden (vracht)verkeer veilig af te wikkelen. Dit vraagt om een genuanceerde aanpak, waar we in hoofdstuk 3 over het afwegingskader dieper op ingaan.

Daarnaast heeft de scenariostudie inzicht gegeven in welke provinciale wegen de belangrijkste verkeerskundige functie hebben. In paragraaf 2.1 over wegcategorieën en typeringen werken we dit onderwerp verder uit.

Voor detailinformatie over de achterliggende aannames en berekeningen verwijzen we naar de rapportages¹ die zijn gemaakt van de onderzoeksfase.

Scenario	Doel en operationele uitwerking van het scenario	Inzicht in de afgeleide effecten voor
1. Leefbaarheidsscenario	Scenario waarin via een generieke snelheidsverlaging op het provinciale wegennet en inrichting van de wegen als ETW de leefbaarheid wordt verbeterd.	Veiligheid en bereikbaarheid
2. Verkeersveiligheids-scenario	Scenario waarin de focus ligt op een verbetering van de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet door een striktere toepassing van een duurzaam veilige weginrichting.	Leefbaarheid en bereikbaarheid
3. Bereikbaarheids-scenario	Scenario waarin de doorstromingsknelpunten op het provinciale wegennet worden aangepakt (oneindige capaciteit op provinciale wegen en kruispunten)	Leefbaarheid en veiligheid



De conclusies van dat onderzoek luiden
<ol style="list-style-type: none">1. Voor het verbeteren van de doorstroming kunnen we blijven bouwen, extra capaciteit wordt altijd opgevuld met nieuw verkeer.2. Ons netwerk heeft op veel plekken een cruciale functie. Wanneer je deze functie ondermijnt, krijg je een verschuiving van verkeer naar wegen waar dat verkeer ongewenst is, of verslechtert de bereikbaarheid van economische kerngebieden. Een scenario waarin alle provinciale wegen worden afgewaardeerd naar 60 km/uur heeft daardoor flinke – negatieve – effecten op de bereikbaarheid en veiligheid.3. Er is leefbaarheidswinst te behalen met een snelheidsverlaging op een aantal trajecten.4. Ons wegennet is nog substantieel veiliger te maken, waarbij een volgens de richtlijnen optimaal verkeersveilige inrichting van provinciale wegen wel extra verkeer aantrekt



Let op! Bij de berekeningen zijn vereenvoudigingen toegepast om de diverse rekenmodellen de schaal van een hele provincie hanteerbaar te houden. De resultaten van deze berekeningen zijn daardoor niet geschikt om bijvoorbeeld geluidsproductieplafonds vast te stellen.

Randvoorwaarden snelheidsverlaging

De belangrijkste randvoorwaarden bij een snelheidsverlaging op een provinciale weg zijn dat dit niet tot een verschuiving van de leefbaarheidsproblemen naar elders mag leiden, of tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in het algemeen. In de praktijk betekent dit: geen verdringing van grote verkeersstromen naar het gemeentelijke wegennet.

Daarnaast moet ervoor worden gewaakt dat de maatregelen die nodig zijn om een lagere maximumsnelheid geloofwaardig te maken of af te dwingen niet erger zijn dan de kwaal. Denk aan plateaus die zo veel trillings- of geluidshinder veroorzaken dat het positieve effect van het afgenomen verkeerslawaai door een lagere snelheid teniet wordt gedaan. Tot slot moeten we waken dat ons wegennet bruikbaar blijft voor het openbaar vervoer en vrachtverkeer.

1.4 Doel Netwerkperspectief

Het maatschappelijke doel van het Netwerkperspectief is:

Zorgen voor een gezonde mobiliteit, door een betere balans tussen de leefbaarheid voor mensen en dieren langs provinciale wegen, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid, en de bereikbaarheid. Dit willen we bereiken met een doelmatige en geloofwaardige maximumsnelheid op provinciale trajecten.



Elke weg heeft een duidelijke plek in de wegenhiërarchie, zodat mensen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen en begrijpen wat er van ze wordt verwacht. Dit principe hebben we vertaald naar een afwegingskader voor snelheidslimieten op provinciale wegen en naar digitale kaarten (GIS).

Toelichting

De focus lag de afgelopen jaren vooral op bereikbaarheid en veiligheid, de leefbaarheid werd wat onderbelicht. Het is de bedoeling om dit de komende jaren meer in evenwicht te brengen. Dat doen we door minder in te zoomen op het traject of knelpunt en meer te kijken naar het netwerk in het geheel. En door de verwachte maatschappelijke opbrengsten en kosten van maatregelen in beeld te brengen. Deze moeten met elkaar in evenwicht zijn.

1.5 Verantwoording bij het onderzoek

We hebben in ons onderzoek zoveel mogelijk de bestaande normen uit beleidsdocumenten gehanteerd. Als deze normen niet beschikbaar waren of niet goed toepasbaar op de beschikbare informatie, hebben we in overleg met inhoudelijke experts gekozen voor een pragmatische aanpak.

Voor meer gedetailleerde informatie over het achterliggende onderzoek verwijzen we naar de onderzoeksrapporten en naar de webapplicatie 'Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 – Probleemanalyse Veiligheid, Leefbaarheid en Doorstroming': <https://arcg.is/vzDC>

In de scenario-analyse voor dit Netwerkperspectief zijn we uitgegaan van het provinciale wegennet van 2020, van de tot 2040 vastgestelde wijzigingen in de infrastructuur (rijkswegen, provinciale en gemeentelijke wegen) en de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Voor details over de analyse verwijzen we naar de technische rapportage van Stravem.

Met de volgende zaken hebben we in het Netwerkperspectief geen rekening gehouden:

- nog niet in ruimtelijke besluiten verankerde ontwikkelperspectieven voor woningbouw (onder andere in de ontwikkelvisies Amersfoort en Utrecht Nabij). Deze zijn op het moment van het onderzoek nog onvoldoende concreet om in het model te vertalen en om uitspraken te doen over het effect hiervan op de verkeersintensiteit op trajectniveau. Bij het doorvoeren van maatregelen uit het Netwerkperspectief wordt er altijd gecontroleerd of er inmiddels besluiten zijn genomen die een grote invloed hebben op het gebruik van de betreffende provinciale weg.
- mogelijke invoering van beprijzen automobiliteit: vrachtwagenheffing en kilometerheffing. Op het moment van dit onderzoek was hierover nog geen besluit genomen. Een snelheidsverlaging op provinciale wegen zal deze wegen naar verwachting minder aantrekkelijk maken voor vrachtverkeer. Een 'platte' heffing heeft naar verwachting geen effect op de routekeuze, maar kan wel invloed hebben op het totaal aantal ritten. Hoeveel effect dat heeft, valt op het moment van schrijven nog niet te zeggen.
- de mogelijke aanleg van extra infrastructuur als oplossing voor problemen met de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op bestaande provinciale wegen.
- (in de scenarioberekening:) de effecten, kosten en baten van een lokale snelheidsverlaging op kruispunten en die van een snelheidsverlaging op parallelwegen. De modellen die zijn gebruikt zijn namelijk ongeschikt zijn om deze te berekenen.

2. PROVINCIALE WEGEN



2. PROVINCIALE WEGEN

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de functie van provinciale (parallel)wegen en de inrichting daarvan.

Om ervoor te zorgen dat automobilisten en fietsers vlot en veilig kunnen rijden, beheert en onderhoudt de provincie Utrecht ruim 300 kilometer weg. Daarbij is ons hoofddoel: het faciliteren van een vlotte en veilige verplaatsing voor auto, bus en goederen over de weg. Op [kaart 2](#) in de bijlage staat een overzicht van het provinciale wegennet.

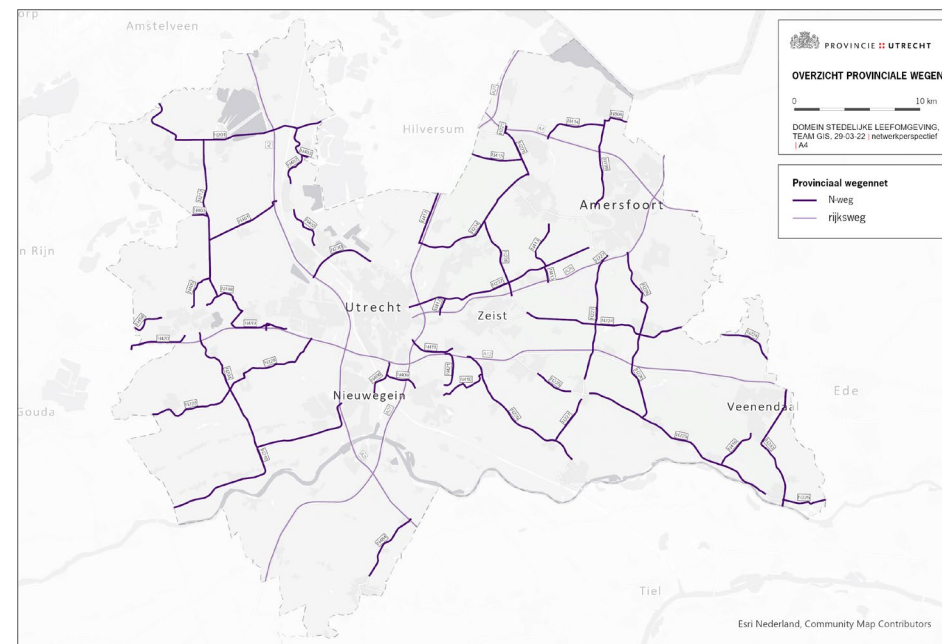
2.1 Duurzaam Veilige weginrichting

We richten onze wegen in volgens de Duurzaam Veilig-principes. Daar zijn vele boeken over geschreven, maar kort samengevat komt het hierop neer:



- 1** Het autoverkeer wordt zo veel mogelijk over wegen van een zo hoog mogelijk orde afgewikkeld;
- 2** De maximumsnelheid moet geloofwaardig zijn en passen in de omgeving.
- 3** Voor de weggebruiker is het duidelijk wat er van hem of haar verwacht wordt: de weg moet 'zich laten lezen'.

Duurzaam Veilig is de integrale benadering van het verkeerssysteem mens, voertuig en weg. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan. Onze aanpak is een samenhang van educatie en voorlichting, inrichting van wegen en handhaving.



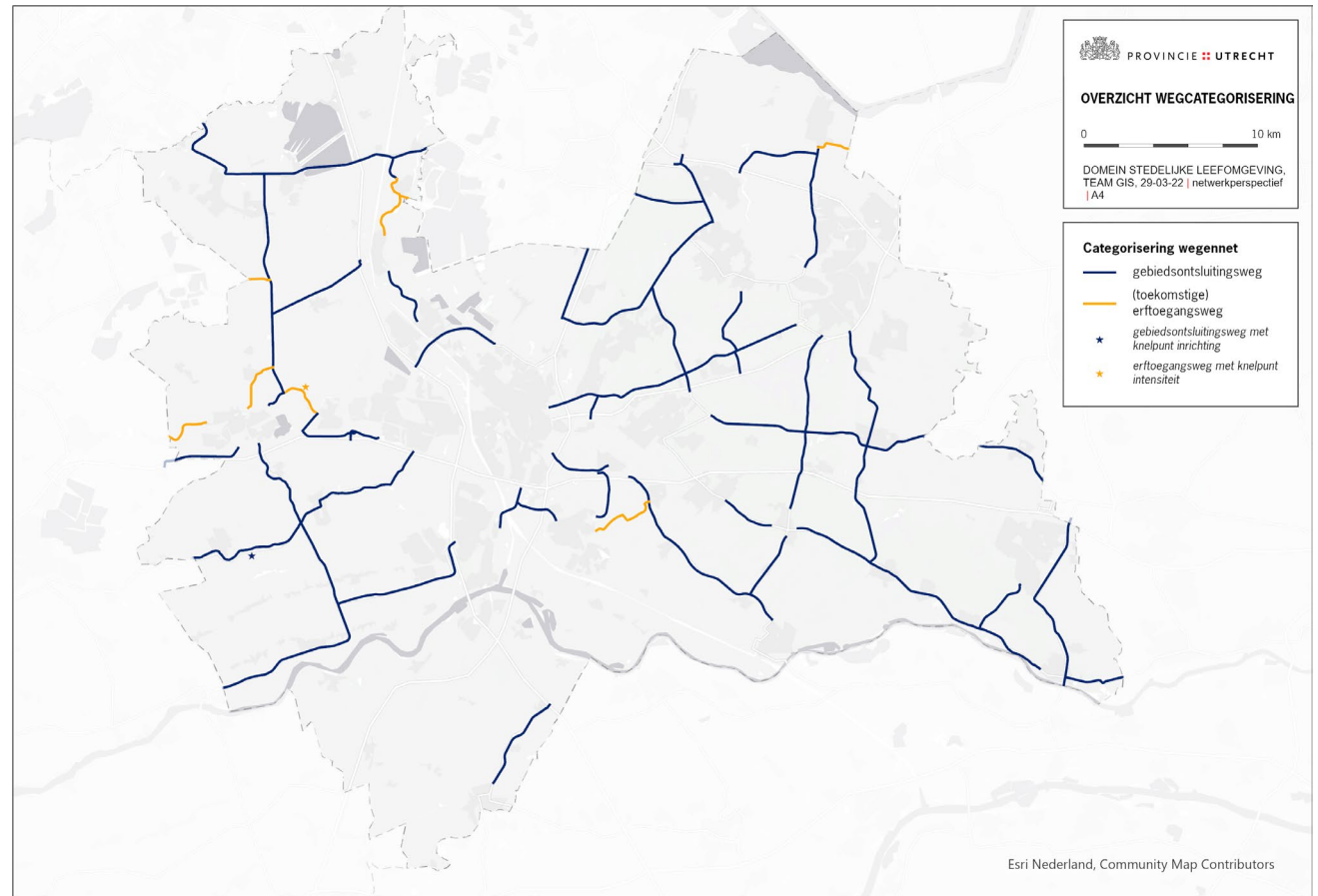
Kaart 2 Overzicht provinciale wegen

Drie wegcategorieën

Het Netwerkperspectief gaat voornamelijk over de inrichting van wegen. Dat begint bij het indelen van het netwerk. Er zijn drie wegcategorieën binnen Duurzaam Veilig:

1. Stroomwegen: ingericht om grote aantallen in één richting en met hoge snelheid te verplaatsen.
2. Erftoegangswegen: vooral ingericht voor het uitwisselen van verschillende verkeersstromen in verschillende richtingen en snelheden.
3. Gebiedsontsluitingswegen: dit is een tussencategorie, ingericht om gebieden (met erftoegangswegen) te ontsluiten en te verbinden. Zowel onderling als naar stroomwegen toe.

Stroomwegen zijn vooral bedoeld voor lange afstanden en zijn voornamelijk in het beheer bij het Rijk. Erftoegangswegen zijn kenmerkend voor verblijfsgebieden en vind je voornamelijk binnen de woonkernen. Het is daarmee logisch dat het provinciale netwerk vooral uit gebiedsontsluitingswegen (GOW's) bestaat, zoals [kaart 3](#) in de bijlage laat zien.



Kaart 3 Wegcategorisering

Grijze wegen

De categorieën stroomweg en erftoegangsweg hebben duidelijke kenmerken. De stroomweg richt zich op stromen, de erftoegangsweg op uitwisselen. De wegcategorie GOW bestaat in de praktijk vaak uit een mix van de twee. Dat maakt het soms lastig om de weg goed in te richten. Vooral in de provincie Utrecht, waar de bebouwingsdichtheid hoog is en de verkeersintensiteiten ook hoog liggen. Dit maakt dat de weg bijna nooit ideaal ingericht kan worden. We hebben het dan over 'grijze wegen'.

	Stroomwegen	Gebieds- ontsluitingswegen	Erf- toegangswegen
Snelheids- regime buiten bebouwde kom	100 km/u	80 km/u In specifieke gevallen 60 km/u	60 km/u In specifieke gevallen 30 km/u
Snelheids- regime binnen bebouwde kom	NVT	50 km/u In specifieke gevallen 30 km/u	50 km/u In specifieke gevallen 30 km/u
Fysieke rijrichtingen- scheiding	Ja	Bij voorkeur	Nee
Middenas- markering	NVT	Ja	Nee
(Brom)fietsers	Niet aanwezig/ gescheiden voorzieningen	Gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gemengd, eventueel gescheiden voorzieningen
Langzame motor- voertuigen	Niet aanwezig/ gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gescheiden voorzieningen	Op rijbaan
Kruispunten	Ongelijkvloers	Gelijk- en ongelijkvloers	Gelijkvloers
Erfaansluitingen	Nee	Minimaliseren	Ja

Tabel 1. Inrichtingskenmerken volgens de Duurzaam Veilig-principes

Een grijze weg is een weg waarbij het onduidelijk is tot welke wegcategorie deze behoort. Of die niet kan worden ingericht volgens de kenmerken van de categorieën. Deze wegen volgen vaak het traject van een historische route, waardoor er sprake is van cultuurhistorische waarden of van landschapskenmerken die we willen behouden. Deze ruimtelijke beperking maakt het complex om de weg volgens de Duurzaam Veilig-principes in te richten, terwijl de verkeersintensiteit wel is toegenomen.

Wegen kunnen op meerdere manieren 'grijs' zijn: ze bevatten inrichtingselementen van meerdere wegcategorieën, ze bevatten te weinig elementen om ze in één wegcategorie in te delen, of ze hebben een andere functie dan waar ze voor ingericht zijn. Voorbeelden zijn:

- traversen: GOW dwars door woonkernen heen, zoals de N225, N228, en N227;
- een GOW buiten de bebouwde zonder vrijliggende fietspaden of parallelwegen, zoals de N402 en N228;
- een GOW buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen, zoals de N228, N402 en N226;
- erftoegangswegen waar de te hoge intensiteit een probleem is, zoals de N198, N405 en N402.

Wegtypering en maximumsnelheid

Een één-op-één-koppeling van maximumsnelheid aan wegcategorie levert in de praktijk dilemma's op. Bijvoorbeeld als er in een obstakelvrije zone toch obstakels staan, met een hoge natuurwaarde of culturele waarde. Of als omwonenden overlast van het verkeer ervaren. Ook bij parallelwegen geeft deze koppeling bezwaren (zie de volgende paragraaf).

Daarom laten we de koppeling tussen maximumsnelheid en wegcategorie van Duurzaam Veilig los. Een GOW is niet meer automatisch een 80-km-weg en een 60 km-weg is niet meer automatisch een ETW. Voor dit Netwerkperspectief hebben we de wegen onderverdeeld in drie wegtypen. Deze wegtypen zijn een nadere uitwerking van de hierboven genoemde wegcategorieën:

Type 1: Vlot verbinden. Dit zijn de wegen die ontsluiten naar het hoofdwegennet.

Type 2: Verbinden naar 'Categorie 1'-weg, rekening houdend met de omgeving.

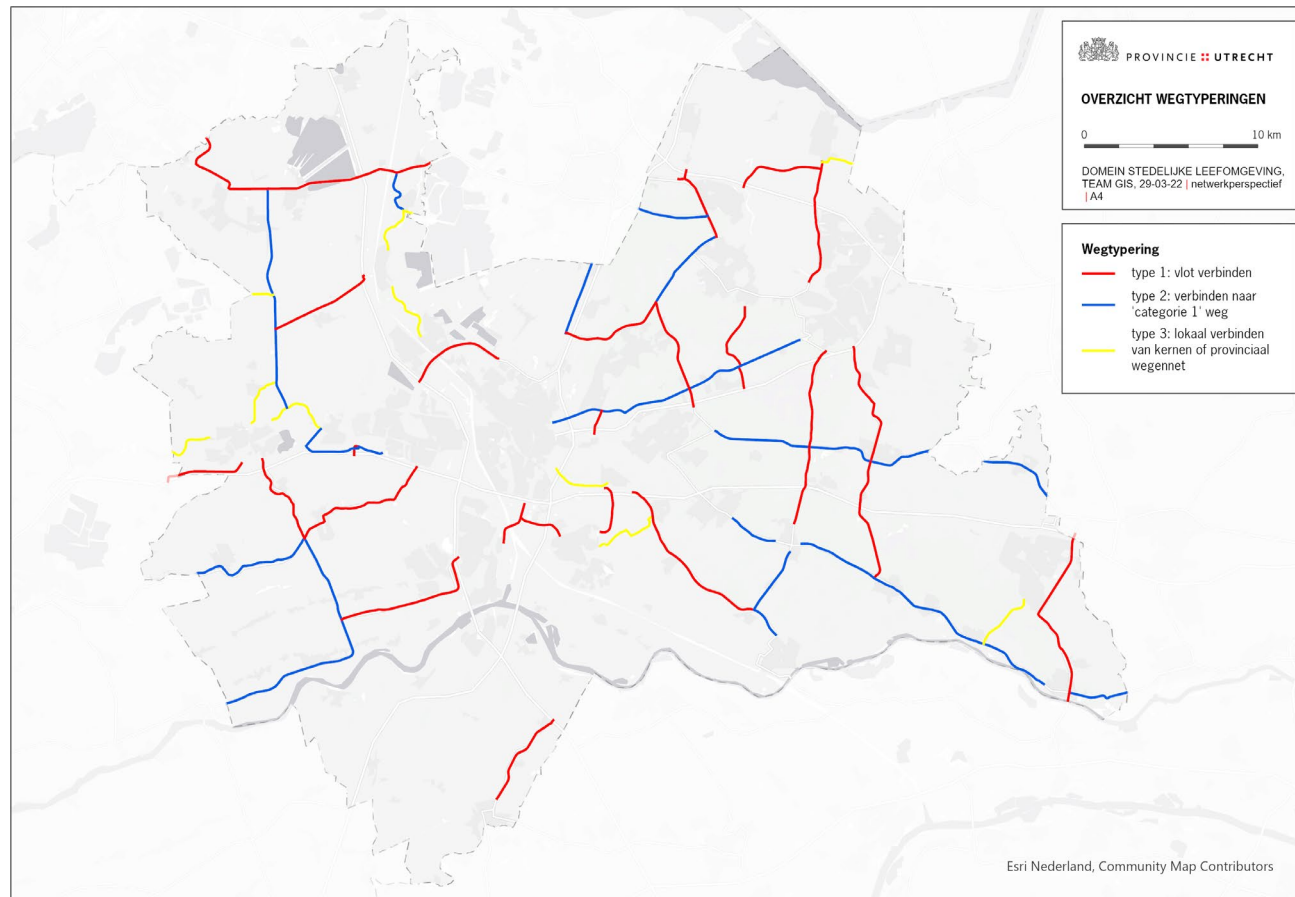
Type 3: Lokaal verbinden van kernen of provinciaal wegennet, waarbij de omgeving leidend is.

Type 1-wegen hebben in het provinciale wegennet de belangrijkste verkeersfunctie. De provincie is bereid om op deze wegen ruimtelijke ingrepen te doen om een vlotte en veilige doorstroming te garanderen en de effecten op de omgeving te verlichten. Voorbeelden van type 1-wegen zijn de N199, N201, N210, N227, N229 en de N230.

Bij type 2-wegen accepteren we dat de maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid soms ten koste gaan van de doorstroming op deze wegen. Voorbeelden van type 2-wegen zijn N212, N224 en de N225.

Type 3-wegen komen veelal overeen met de bestaande ETW's (zoals de N402 en N410). Bij deze wegen is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de omgeving.

Op [kaart 7](#) in de bijlage staat een overzicht van de typering van alle provinciale wegen. Bij alle drie de typen wegen is de verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.



Kaart 7 wegtypering.

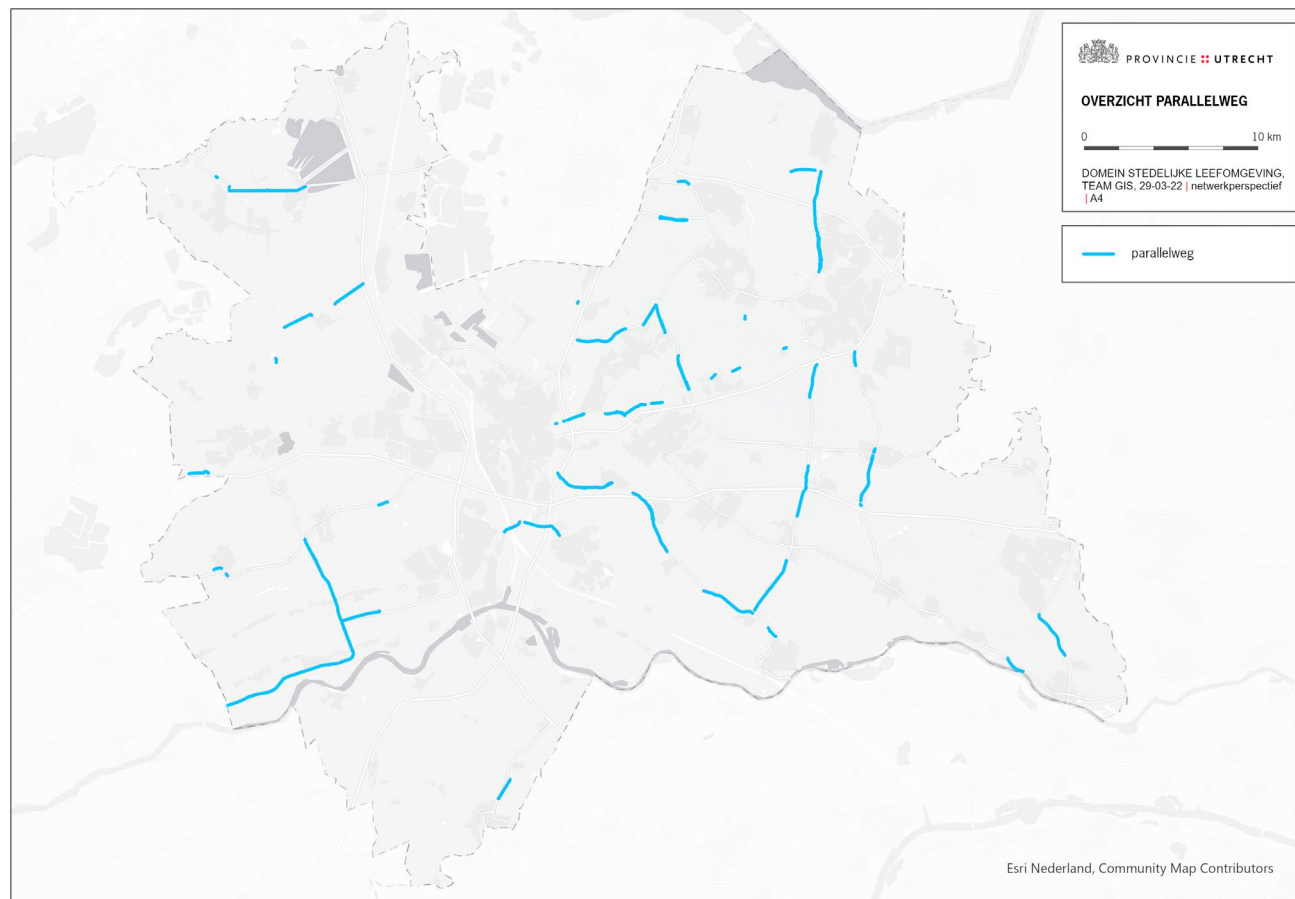
2.2 Parallelwegen

Parallelwegen langs provinciale wegen – niet te verwarren met gemeentelijke wegen die parallel liggen aan een provinciale weg – ontsluiten in de eerste plaats de percelen langs provinciale wegen. Zo zijn er geen erfontsluitingen nodig op de hoofdrijbaan, wat veiliger is, vooral bij GOW's. Op kaart 13 in de bijlage staat een overzicht van alle provinciale parallelwegen.

Volgens de richtlijnen is een parallelweg een erftoegangs-weg. Volgens de richtlijnen hoort daar een maximum-snelheid van 60 km/uur bij. Wij vinden deze snelheid niet passend voor een parallelweg. Dit met het oog op:

1. de verkeersveiligheid, omdat parallelwegen ook veel door fietsers of tractoren worden gebruikt.
2. de plaats van de parallelweg als 'first of last mile' in een autorit.
3. de verhouding tussen de snelheid op de hoofdrijbaan en de snelheid op de parallelweg. Met name als op de hoofdrijbaan een limiet van 60 km/uur geldt.
4. het feit dat parallelwegen over het algemeen smal zijn.

De provincie Utrecht neemt zich daarom voor om op alle parallelwegen langs provinciale wegen de snelheidslimiet te verlagen naar **30 km/uur**. Om dit te implementeren, is het belangrijk dat het doorgaande verkeer geweerd wordt en dat de inrichting past bij de snelheid. Dat laatste speelt vooral bij brede parallelwegen. Afhankelijk van de hoeveelheid fietsverkeer kunnen we ervoor kiezen om deze in te richten als fietsstraat.



Kaart 13 overzicht parallelwegen.

3. AFWEGINGSKADER SNELHEDEN OP PROVINCIALE WEGEN



3. AFWEGINGSKADER SNELHEDEN OP PROVINCIALE WEGEN

In deze paragraaf lichten we toe hoe wij onze afwegingen maken, oftewel: wat ons afwegingskader is. Elke situatie is uniek, daarom is er nog altijd maatwerk nodig en staan er geen harde normen in het afwegingskader. Deze paragraaf is bedoeld als richtlijn voor verdere uitwerking in de trajectstudies.

3.1 Uitgangspunten voor het afwegingskader

Dit zijn de uitgangspunten bij het opstellen en toepassen van het afwegingskader:

- We houden ons aan de wet- en regelgeving in Nederland, waarin onder andere staat welke maximumsnelheden binnen en buiten de bebouwde kom kunnen gelden en onder welke voorwaarden daarvan kan worden afgeweken, en wat de functie van een provinciale weg is. Daarnaast kijken we naar de richtlijnen van het CROW over hoe wegen ingericht moeten worden.
- We willen dat de snelheidslimiet doelmatig is en voor de weggebruiker geloofwaardig. Met een doelmatige snelheidsverlaging bedoelen we dat de geluidshinder afneemt of de verkeersveiligheid toeneemt op knelpunten. En dat op een kosteneffectieve manier. Met geloofwaardigheid voor de weggebruiker bedoelen we dat het wegbeeld uitnodigt om je aan de snelheidslimiet te houden en dat er geen permanent verkeerstoezicht nodig is om de snelheid af te dwingen.
- We hanteren de principes van Duurzaam Veilig voor het inrichten van provinciale wegen (zie vorige hoofdstuk).

Een snelheidslimiet van 60 km/uur op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom: dat is het uitgangspunt. Daarvoor moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Die lichten we hieronder toe. Maar we beginnen met drie speciale situaties, namelijk:

- provinciale wegen binnen de bebouwde kom;
- oversteken voor langzaam verkeer;
- en wegen tussen twee snelheidsverlagingen in.

Provinciale wegen binnen de bebouwde kom

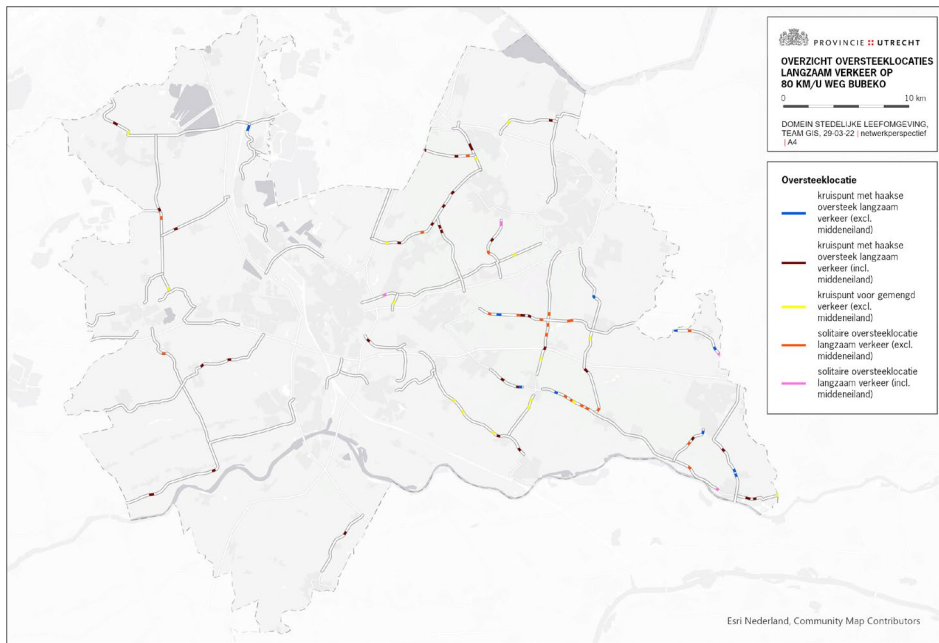
De provincie beheert enkele zogenaamde 'traversen'. Dit zijn provinciale wegen die binnen de bebouwde kom liggen. Op deze traversen geldt een maximumsnelheid van 50 en in enkele gevallen 30 km/uur. Deze laatste snelheidslimiet stellen we in als de verkeersveiligheid in het geding is bij een limiet van 50 km/uur of als de omgeving daar aanleiding voor geeft. Denk aan winkeland publiek, veel oversteekbewegingen en gemengd verkeer.

In uitzonderlijke gevallen stellen we 70 km/uur in. Dat is een snelheid die past bij rond- en randwegen in stedelijk gebied, zoals de N233 bij Veenendaal.

(Kruispunt met) oversteken voor langzaam verkeer

Buiten de bebouwde kom, bij oversteekplekken voor langzaam verkeer, verlaagt de provincie Utrecht de maximumsnelheid op de hoofdrijbaan naar 60 km/uur in de volgende gevallen:

1. De oversteekplek komt volgens de criteria uit het afwegingskader 'fietsbruggen en -tunnels' niet in aanmerking voor een ongelijkvloerse oplossing.
2. De lagere snelheid wordt niet op natuurlijke wijze afgedwongen door bijvoorbeeld een rotonde.
3. De oversteek is niet voldoende beveiligd door een verkeersregelinstallatie (VRI), en zo'n installatie is ook geen kosteneffectieve oplossing.



Kaart 8 Overzicht oversteeklocaties langzaam verkeer.

Een veilige, efficiënte en geaccepteerde verkeersregeling met een goed detectieveld vormt het uitgangspunt van het VRI-beleid van de provincie Utrecht. In principe worden fietsers en voetgangers beschermd door de VRI en is een lokale snelheidsverlaging bij een VRI niet nodig. Maar als de verkeersveiligheid toch onvoldoende is, ondanks de vormgeving van het kruispunt, de inrichting van de VRI (verkeerslantaarns en detectieveld) en de werking van de regeling, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Zoals een lokale snelheidsverlaging naar 60 km/uur. Zie de nota iVRI² voor meer details hierover.

Daarnaast maken we gebruik van andere maatregelen. Zo proberen we afgezonderde oversteekplaatsen zoveel mogelijk te beperken en samen te voegen met kruispunten. Daar waar dat niet mogelijk is attenderen we weggebruikers op de oversteekplaats met verkeersborden, markeringen, een drempel of een 'slinger'. Zo dwingen we de chauffeurs van de voertuigen op de hoofdrijbaan tot het aanpassen van hun snelheid. Een middeneiland zorgt ervoor dat de overstekende fietser of voetganger in twee etappes kan oversteken.

Voor het totaaloverzicht van alle kruisingen met langzaam verkeer, zie kaart 8 in de bijlage.

Een stuk weg nabij of tussen twee lokale snelheidsverlagingen in

Een homogeen snelheidsbeeld is één van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Voor de weggebruiker moet duidelijk zijn welke snelheidslimiet ter plaatse geldt. Daarom willen we, om verwarring te voorkomen, op een traject niet te veel verschillende snelheidslimieten. Op korte stukken tussen twee snelheidsverlagingen in kan een lagere maximumsnelheid worden ingesteld voor een homogeen snelheidsregime.

Er is geen harde norm voor wat een kort stuk is, maar het gaat om de stukken waar men door het optrekken tot 80 km/uur en het kort daarop weer afremmen naar 60 of 50 km/uur niet in de gelegenheid is om enige tijd 80 km/uur te rijden. Of waar men door het vele vrachtverkeer de snelheid van 80 km/uur toch niet kan halen. Een indicatie daarvoor is de gemeten V85-snelheid per 24 uur. Als deze ruim onder de snelheidslimiet ligt, kunnen we de maximumsnelheid geloofwaardig verlagen. Een andere indicatie is de lengte van het tussenstuk.

Voorwaarde: de lagere maximumsnelheid is een doelmatige oplossing

De wegbeheerder moet in een verkeersbesluit onderbouwen waarom op een bepaald stuk weg wordt afgeweken van de wettelijke limiet van 80 km/uur buiten de bebouwde kom. Voor het netwerkperspectief hebben we een probleemanalyse gemaakt die de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid inzichtelijk maakt. Deze raadpleegt u met de webapp: <https://arcg.is/vzDC>

Een snelheidsverlaging naar 60 km/uur kan een oplossing zijn bij:

1. een hoog aantal geluid gehinderden (statistische verwachting op basis van geluidniveaus op gevels van woningen)

2. obstakels in de obstakelvrije zone

60

3. veel erfaansluitingen op een GOW

4. knelpunten voor mens en dier om over te kunnen steken

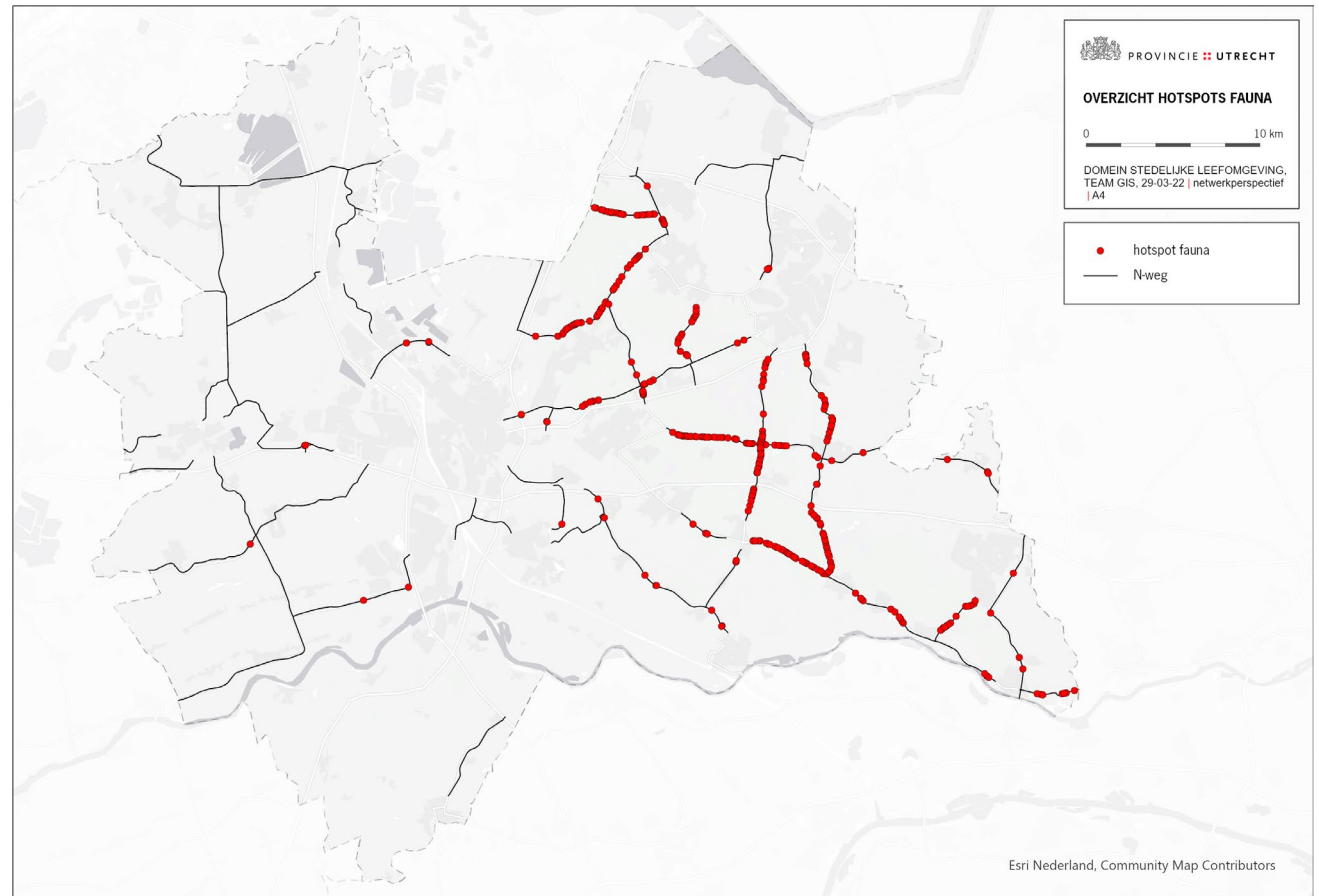
Als een traject geen van bovenstaande knelpunten heeft, blijft de limiet 80 km/uur. Als er wel één of meer knelpunten zijn gesignaleerd, kunnen we een snelheidslimiet van 60 km/uur instellen als we verwachten dat daarmee het knelpunt wordt opgelost. Of dat dit een

significante verbetering oplevert. Als er langs een stuk weg maar enkele woningen liggen, heeft een afname van het geluid maar een beperkt effect op het aantal geluidgehinderden. Dan is er geen sprake van een significante verbetering en kunnen we beter inzetten op verlichtende maatregelen.

Bij obstakels in de obstakelvrije zone willen we bij een type 1-weg het liefst het obstakel beveiligen of verwijderen. Bij categorie 2- en 3-wegen is een snelheidsverlaging eerder een optie. Bij een lagere snelheid kan een smallere obstakelvrije zone volstaan. Dit beoordelen we per geval.

Hoe gemakkelijk en veilig mensen kunnen oversteken (en ook de oprijkansen vanaf een oprit) hangt af van de verkeersintensiteit (hoeveel hiaten zijn er) en de snelheid van het verkeer (wat is de hiaattijd). Een lagere maximumsnelheid kan tot een iets lagere intensiteit leiden en tot iets grotere hiaattijden. Voor dieren is een weg met een intensiteit hoger dan 10.000 voertuigen per etmaal moeilijk over te steken. In dat geval is beveiliging in combinatie met faunapassages een betere oplossing. Op [kaart 14](#) in de bijlage staat een overzicht van de hotspots fauna.

Tot slot moet een maatregel kosteneffectief te zijn. Een andere maatregel kan in termen van kosten en baten effectiever zijn en daarom de voorkeur hebben. Oftewel: een andere maatregel die veel goedkoper is, lost het zeer lokaal optredende probleem ook op. Of een even dure maatregel heeft een veel groter oplossend effect. Dit speelt vooral bij hele lokale knelpunten of heel ernstige knelpunten. We blijven maatwerk leveren.



Kaart 14 hotspots fauna.

Voorwaarde: het verkeer op type 1-wegen wordt voldoende vlot afgewikkeld

De autosnelwegen van het hoofdwegennet (HWN) zijn relatief de veiligste wegen in Nederland. De meeste ongevallen gebeuren binnen de bebouwde kom. De type 1-wegen zijn de belangrijkste wegen van het provinciale wegennet. Deze hebben als doel het verkeer zo vlot en veilig mogelijk naar en van het HWN af te wikkelen en zijn daarmee een belangrijke schakel tussen woon- en werkgebieden en het HWN.

We willen geen extra congestie op deze type 1-wegen door een snelheidsverlaging. Of hier risico op bestaat wordt in de trajectstudies gedetailleerder onderzocht, waar nodig met een microscopisch verkeersmodel en rekening houdend met grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorwaarde: de hiërarchie van de wegen in de omgeving blijft in stand

Hoe is de hiërarchie van de wegen in de omgeving? Dat hangt samen met het bovenstaande punt. Provinciale wegen hebben een cruciale functie in het totale wegennet. Een snelheidsverlaging maakt de route over de provinciale weg iets onaantrekkelijker. Daardoor zal een deel van het verkeer mogelijk een andere route kiezen. Als de andere route over het HWN gaat, vinden we dat geen probleem omdat dit daarvoor bestemd is. Dit is tenslotte een weg van de hoogste orde. Maar als het verkeer verschuift naar gemeentelijke wegen die daar niet op zijn berekend, of naar wegen door een kwetsbaar gebied, verschuif je het probleem. Dat is nadrukkelijk niet de bedoeling. In het onderzoek voor het Netwerkperspectief hebben we hierop getoetst, zodat het risico op verschuiving zo klein mogelijk is. Mocht er toch verschuiving of verdringing optreden, dan zal de provincie in overleg met de gemeente verzachtende maatregelen treffen.

Voorwaarde: het openbaar vervoer blijft van voldoende kwaliteit

Het verlagen van de maximumsnelheid heeft gevolgen voor de exploitatie van het OV, voor zover het OV gebruik maakt van provinciale wegen waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd. Met name op de langere trajecten neemt de rijtijd per busrit toe. Dit leidt tot extra exploitatiekosten, omdat er meer dienstregelingsuren moeten worden betaald om dezelfde dienstregeling aan te kunnen bieden. Daar staat weer tegenover dat het invoegen vanaf een haltehaven op de hoofdrijbaan bij een lagere snelheid eenvoudiger en veiliger is. Ook geldt dezelfde lagere snelheid voor het autoverkeer, waardoor de concurrentiepositie tussen deze modaliteiten niet verandert als ze dezelfde route hebben.

Mogelijk haakt een deel van de reizigers af door de extra reistijd, omdat ze een aansluiting missen. Dit kan leiden tot inkomstenderving voor het OV.

De effecten zijn het grootst op drukke OV-verbindingen, zoals in onderstaande tabel is te zien.

Wegnummer	Aandeel in de meerkosten als gevolg van de snelheidsverlaging	Buslijnen (dienstregeling 2021)	Aantal reizigers per etmaal met extra reistijd	
N237 (west)	25%	U-link 50 en 73, Buslijnen 58 en 74	9.480	27%
N225	19%	U-link 50	2.930	8%
N237 (oost)	12%	U-link 34, Buslijnen 58 en 202	2.970	9%
N415	9%	Buslijnen 59 en 70	1.500	4%
N411	8%	U-link 41	2.410	7%
N210	7%	Buslijnen 195 en 295	1.150	3%
N229	5%	U-link 41	2.870	8%
N201/N402	3%	Buslijnen 298 en 381	1.180	3%
N224	3%	Buslijnen 120 en 121	1.810	5%
N417	2%	Buslijn 55 en 58	1.300	4%
Overige N-wegen	6%	Buslijnen 5, 31, 48, 82, 87, 107, 123, 272, 280 en 695, Buurtbus 575	7.040	20%
Totaal	€ 1,3 miljoen/jaar		34.640	100%

Al met al staat de snelheidsverlaging op gespannen voet met de ambitie van de provincie om het OV op de middellange afstand te versterken (zie de omgevingsvisie van de provincie Utrecht). Met name op de N237, N225 en N415 moeten we kijken hoe we de kwaliteit van het OV in stand kunnen houden.

Bovenstaand dilemma is vooral financieel van aard. Daarnaast speelt ook nog het effect van een snelheidsverlaging op het comfort van de buschauffeurs en passagiers en de veiligheid van andere weggebruikers. Paragraaf 4.1, 'Uitdagingen bij de uitvoering', gaat dieper in op deze effecten.

Voorwaarde: bij een verlaagde snelheidslimiet is een geloofwaardige inrichting veilig en praktisch realiseerbaar

Uit metingen en klachten blijkt dat het verkeer op bestaande 60 km-wegen vaak (veel) te hard rijdt, met name op de rustige momenten van de dag. Dit heeft onder andere te maken met de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet 60 km/uur. Het uitgangspunt is dat een snelheidslimiet geloofwaardig moet zijn.

Ruimtelijke elementen die de verlaagde snelheid geloofwaardig maken of op een natuurlijke manier afdwingen zijn:

1. objecten langs de weg: bomenrijen, struiken en woningen;
2. toeristische attracties en bijzondere bestemmingen langs de weg;
3. subjectieve (on)veiligheid door in- en uitritten, parkeren en overstekende bezoekers;
4. een bochtig verloop van de weg;
5. een (visueel) versmald wegprofiel;
6. korte zichtlijnen.

Omdat elke situatie anders is, zijn hier geen harde normen voor op te stellen. We hebben daarom met experts elk traject beoordeeld op de kans dat een geloofwaardige inrichting praktisch realiseerbaar is, met bovenstaande aspecten als leidraad.

Voorwaarde: de wegaanpassingen leiden niet tot nieuwe problemen (onveiligheid of overlast omgeving)

De maatregelen die nodig zijn om de snelheidsverlaging af te dwingen, mogen niet tot nieuwe hinder of gevaarlijke situaties leiden of het probleem verschuiven. Denk daarbij aan trillinghinder en geluidsoverlast door afremmende en optrekkende voertuigen. Of aan voertuigen die uitwijken in de berm om elkaar te kunnen passeren.

Voorwaarde: met een geloofwaardige inrichting wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer veilig gefaciliteerd

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer provincie Utrecht (KGPU) is een multimodaal netwerk over de weg, het water en het spoor. Het KGPU bestaat uit belangrijke economische verbindingen tussen belangrijke locaties voor goederenvervoer. Bovendien maakt het maatschappelijk verantwoord goederentransport in de provincie Utrecht mogelijk. Bijna alle provinciale wegen maken deel uit van dit Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Op moment van schrijven wordt het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geactualiseerd. We zijn voor de achterliggende studie uitgegaan van het huidige Kwaliteitsnet Goederenvervoer (zie de [kaart 11](#) in bijlage).

Het percentage middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op de provinciale wegen ligt tussen de 2% en 25% van al het verkeer in een etmaal. Dit percentage is hoger dan op de meeste andere wegen buiten de bebouwde kom. We willen dat vrachtauto's elkaar en ander verkeer veilig kunnen passeren. We kunnen daarom niet volstaan met een smalle weg met passeerhavens. Dat leidt namelijk tot onveilige situaties en extra oponthoud. We gaan in paragraaf 4.1, 'Uitdagingen bij de uitvoering', dieper in op het dilemma van de breedte van de weg.

In 2026 wordt naar verwachting de vrachtwagenheffing ingevoerd. En in de periode 2022-2026 wordt de invoering voorbereid. De vrachtwagenheffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens van meer dan 3.500 kilo. In de provincie Utrecht zijn enkele provinciale wegen aan het heffingsnetwerk toegevoegd en enkele wegen aan het monitoringsnetwerk. [Kaart 12](#) in de bijlage geeft een overzicht van deze wegen. De vrachtwagenheffing mag niet tot extra vrachtverkeer op provinciale wegen leiden. Mocht dit toch het geval zijn, dan kunnen we wegen uit het monitoringsnetwerk snel aan het heffingsnetwerk toevoegen.

3.2 Bestaande afwijkingen van de maximumsnelheid

In deze paragraaf gaan we in op provinciale wegen waar al een andere maximumsnelheid dan 80 km/uur geldt.

Bestaande 60 km-regimes

Op enkele provinciale trajecten geldt al een snelheidsregime van 60 km/uur. Of daar is kort voor het opstellen van dit Netwerkperspectief een besluit over genomen. We gaan ervan uit dat deze snelheidsverlagingen gehandhaafd blijven.

Het kan zijn dat we de inrichting van deze trajecten in de toekomst nog gaan aanpassen om de geloofwaardigheid en herkenbaarheid van de snelheidsverlaging te verbeteren. Op wegen met 60 km/uur wordt nu nog vaak te hard gereden omdat de functie, het gebruik en de inrichting van de weg niet altijd met elkaar in evenwicht zijn.

Bestaande 70 en 50 km/uur-regimes buiten de bebouwde kom

Lokaal geldt hier en daar een snelheidsregime van 50 of 70 km/uur, meestal rondom een kruispunt met verkeersregelinstallaties. Vanwege de voorspelbaarheid en herkenbaarheid van de snelheidsregimes willen we op deze plekken het liefst een limiet van 60 km per uur.

Snelheidsverlaging N230

De provincie Utrecht beheert één stroomweg, onderdeel van de Utrechtse Ring: de N230. Voorafgaand aan de studie voor dit Netwerkperspectief waren we al van plan om de snelheid op het gedeelte de Zuilense ring van de N230 te verlagen van 100 naar 80 km/uur (motie PS van 18 februari 2019). De N230 wordt daarmee niet langer een stroomweg maar een gebiedsontsluitingsweg. Dit past ook beter bij de functie die deze weg in de praktijk in het netwerk vervult.

GS werkte deze motie uit, gelijktijdig met de studie van het Netwerkperspectief. In het Netwerkperspectief zijn we van deze verlaging van de snelheidslimiet uitgegaan, hoewel daar op het moment van schrijven nog geen definitief besluit over was genomen.

Adviesnelheden

Ons beleid rondom adviesnelheden wijzigt niet:

Een alternatief voor het verlagen van de maximumsnelheid is een adviesnelheid aangeven. Dat doen we met bord A04, zoals in onderstaande foto te zien is. (Verschillende snelheden mogelijk):



In de Uitvoeringsvoorschriften BABW staat dat een adviesnelheid slechts plaatselijk mag worden toegepast. Dat mag in het geval dat bestuurders een gevarenpunt moeten passeren, maar niet goed kunnen zien dat ze hun snelheid flink moeten verminderen. Als het mogelijk is, komt bij het verkeersbord een extra bord dat de aard van het gevaar of de reden van het advies aangeeft. De adviesnelheid is ten minste 20 km/uur lager dan de snelheidslimiet op het direct daaraan voorafgaande weggedeelte. Aangezien het om een advies gaat en geen verplichte maximumsnelheid kan er geen handhaving plaatsvinden.

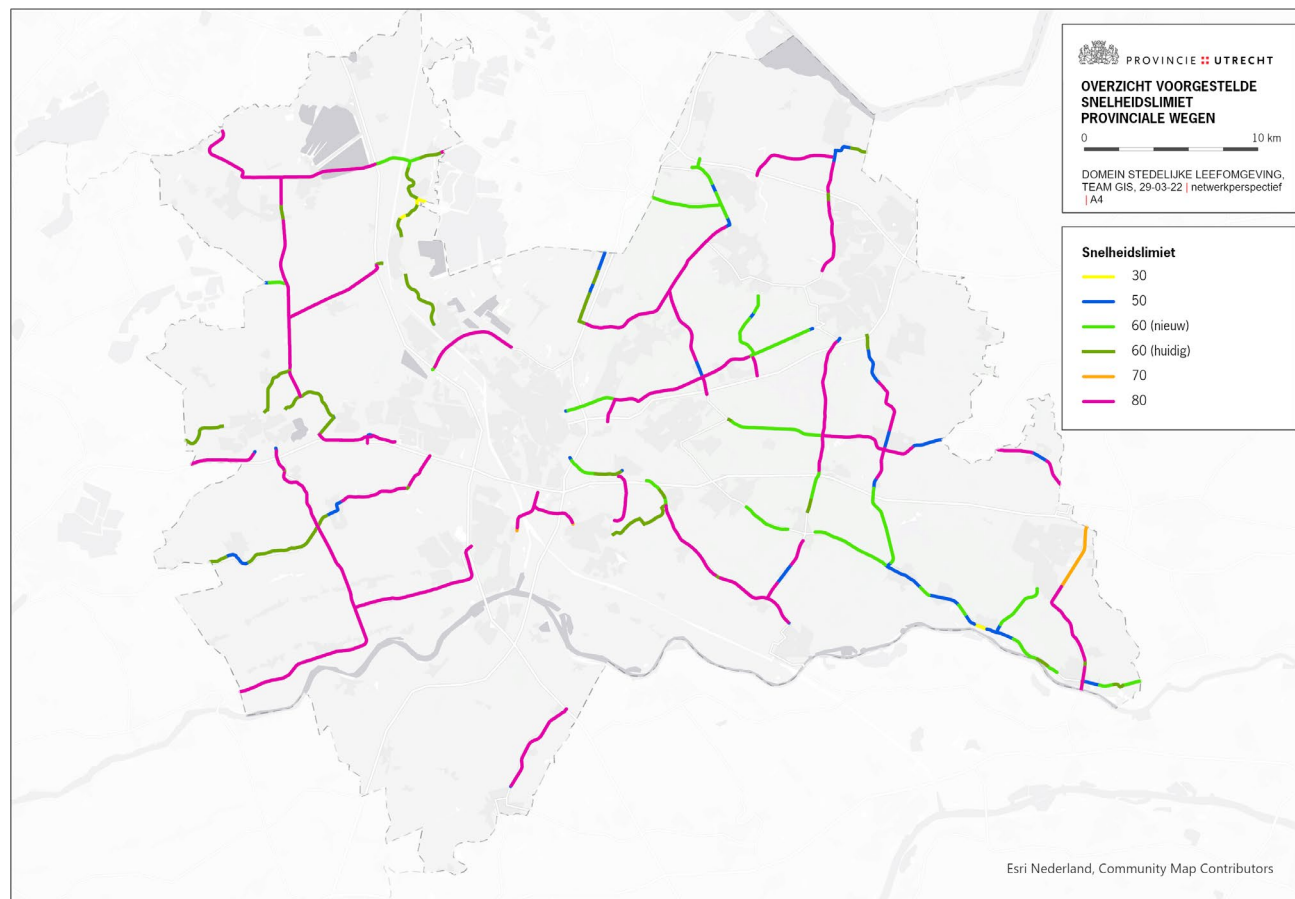
De provincie past adviesnelheden slechts in zeer beperkte mate toe. Het veelvuldig toepassen van adviesnelheden leidt namelijk tot een verlaging van het attentieniveau bij de weggebruiker. Ook de SWOV adviseert om terughoudend om te gaan met het toepassen van adviesnelheden.

3.3 Toepassing van het afwegingskader

We hebben het afwegingskader toegepast op ons wegen-net. Het resultaat – aangevuld met bestaande afwijkende regimesnelheden – is te vinden in [kaart 10](#) in bijlage. In 2020 gold op 75% van de totale lengte van provinciale wegen op de hoofdrijbaan een snelheidsregime van 80 km/uur. Dit wordt afgebouwd naar 57% in 2040. Daarnaast gaat de provincie het aandeel aan 60-km-wegen uitbreiden van 12% naar 32% (exclusief parallelwegen).

Deze kaart is het startpunt voor toekomstige traject-studies. Dit plaatje is niet in beton gegoten. Evaluatie van de maatregelen, nieuwe inzichten in knelpunten, nieuwe infrastructuur en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om op trajectniveau het afwegingskader opnieuw toe te passen, wat tot een andere uitkomst kan leiden.

De adviessnelheden zijn niet opgenomen in bovengenoemde kaart.



Kaart 10 Overzicht voorgestelde snelheidslimieten op provinciale wegen.

Maatschappelijke baten en kosten

Uit berekeningen blijkt dat een **doelmatige** en voor de weggebruiker **geloofwaardige** snelheidsverlaging op enkele provinciale trajecten zorgt voor:

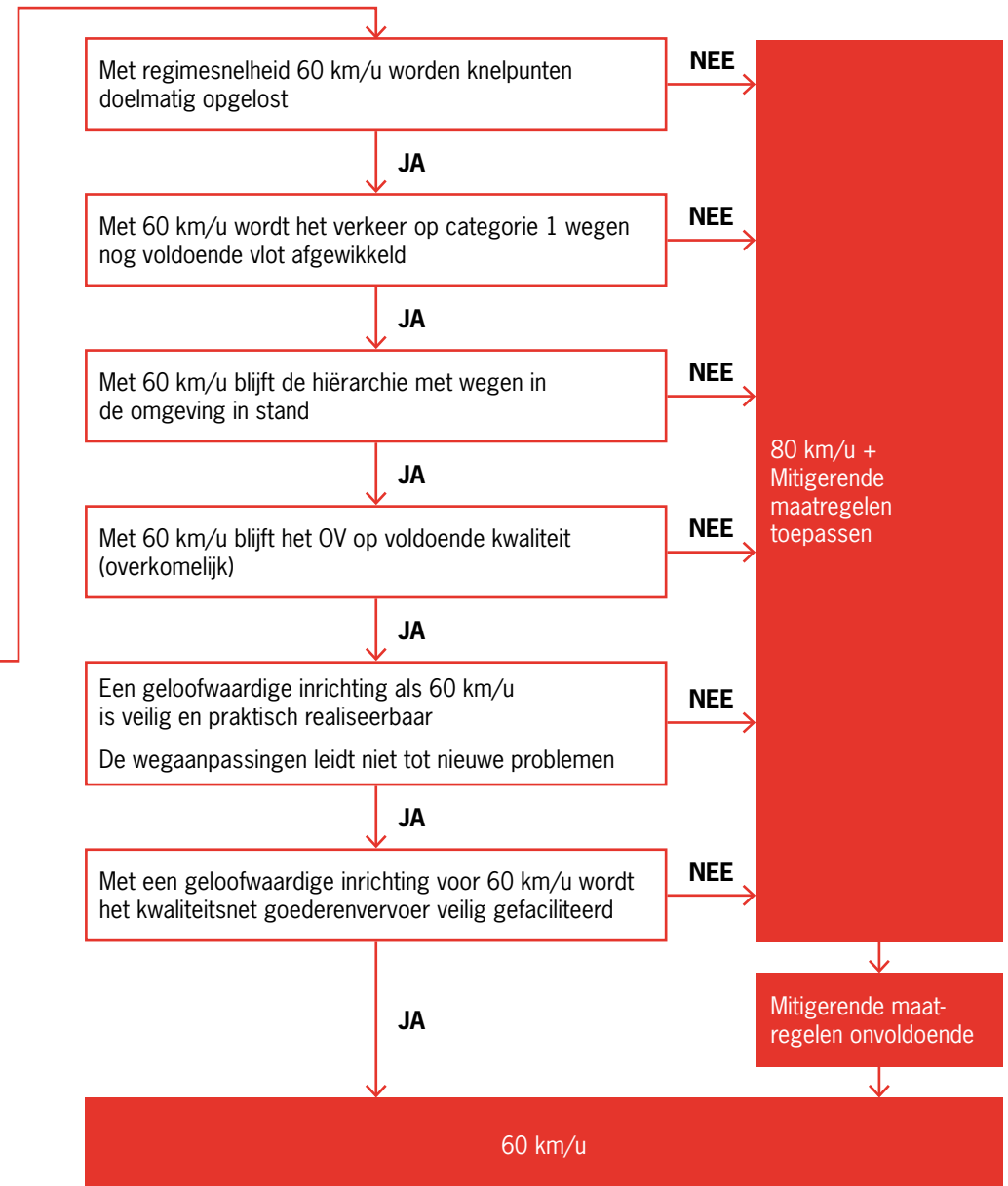
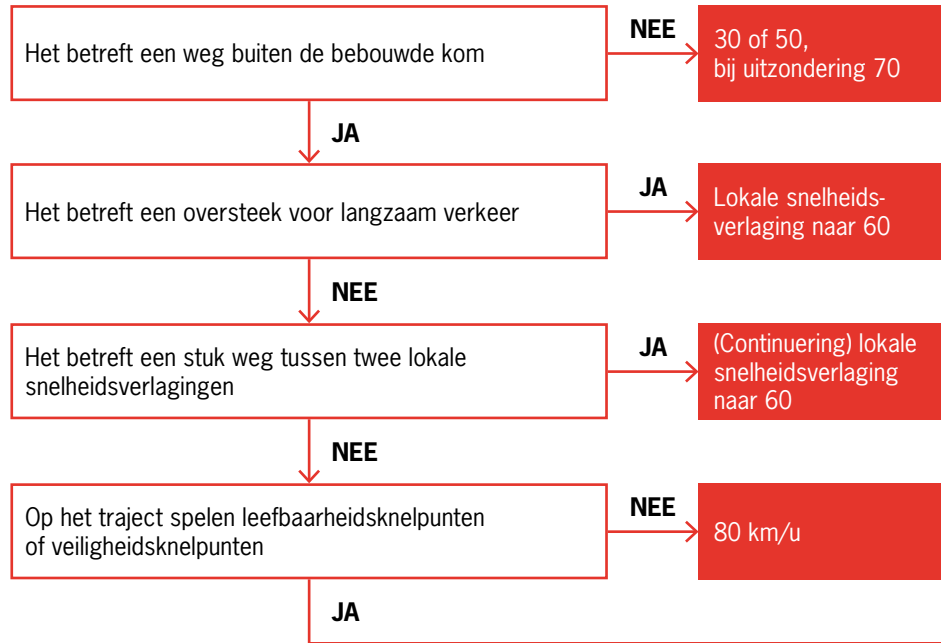
- minder geluidsoverlast voor omwonenden;
- minder uitstoot van CO₂;
- een verbetering van de verkeersveiligheid;
- een betere oversteekbaarheid voor fauna en fietsers;
- minder gemaakte autoritten.

Daar staat tegenover dat:

- voor een geloofwaardige inrichting van GOW 60-km-wegen een forse investering moet worden gedaan;
- de exploitatiekosten van het openbaar vervoer bij een gelijkblijvend OV-aanbod toenemen;
- zonder aanvullende maatregelen de algemene veiligheid verslechtert, omdat de aanrijtijd van hulpdiensten iets langer wordt;
- met name het zakelijk verkeer meer kosten heeft als gevolg van een langere reistijd;
- de economische positie van de provincie Utrecht iets verslechtert.

Voor meer details over de achterliggende aannames en berekeningen verwijzen we naar de onderzoeksrapportage 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040, Achtergrondrapport scenario gezonde mobiliteit' van 17 december 2021. Op de volgende pagina staat het afweginskader schematisch weergegeven.

Afwegingkader maximumsnelheden



4. IMPLEMENTATIE



4. IMPLEMENTATIE

Dit hoofdstuk gaat over de uitdagingen waar we voor staan bij de implementatie van het Netwerkperspectief.

De implementatie van het Netwerkperspectief houdt in dat de provincie:



- 1** een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de maximumsnelheid van 80 km/uur op enkele plaatsen niet meer strikt aan elkaar koppelt en een GOW60 als wegcategorie introduceert;
- 2** de maximumsnelheid op provinciale wegen ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer verlaagt naar 60 km/uur;
- 3** de maximumsnelheid op parallelwegen langs provinciale wegen verlaagt naar 30 km/uur.

4.1 Uitdagingen bij de uitvoering

Voor een geloofwaardige en doelmatige uitvoering, waarmee we de maatschappelijke winst van de snelheidsverlaging op provinciale wegen behalen, staan we nog wel voor een paar uitdagingen.

Geloofwaardige Inrichting van een GOW-60

Ook na een eventuele verlaging van de maximumsnelheid tot 60 km/uur behouden provinciale GOW's een belangrijke functie, met bijbehorende hoge verkeersintensiteiten. Dat betekent dat de provincie de inrichtingsprincipes voor ETW's buiten de bebouwde kom (waar in principe een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt) niet zomaar kan toepassen. De inrichting van ETW's is gebaseerd op een intensiteit van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Het toepassen van deze inrichtingsprincipes voor ETW's op GOW's met een maximumsnelheid van 60 km/uur kan zelfs negatieve effecten hebben op de verkeersveiligheid, of ertoe leiden dat het verkeer zich naar andere wegen verplaatst die daar niet op berekend zijn (met alle overlast van dien).

Vrachtwagens (zo'n 10% van het verkeer) en bussen hebben – door hun grootte – om veilig te rijden voldoende wegbreedte en ruime draaicirkels nodig. Door zo'n breed wegprofiel zijn automobilisten weer geneigd harder te gaan rijden. Dat is een dilemma bij het ontwerp van een 60-km-weg met een relatief hoge capaciteit.

In het verleden hebben we geprobeerd om een snelheidsverlaging af te dwingen door verkeersdrempels en -plateaus aan te leggen. Maar dit leidt tot veel omgevingshinder, doordat het afremmend en optrekkend verkeer trillingen en geluid veroorzaakt. Bovendien zijn deze hobbels slecht voor het comfort van beroepschauffeurs en buspassagiers (en voor de lading). Om de weg ook voor hen bruikbaar te houden gebruiken we deze maatregelen liever niet.

We moeten daarom zoeken naar een inrichting voor wegen die uitnodigt om niet harder dan 60 km/uur te rijden, en die tegelijk de functie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW) veilig faciliteert. Dit type weg bestaat volgens de geldende richtlijnen niet. De provincie zal – in overleg met de opstellers van de richtlijnen – experimenteren met de inrichting van wegen. Zo kunnen we in de praktijk ervaren of en zo ja, hoe we deze GOW-60-wegen veilig, geloofwaardig en kosteneffectief kunnen inrichten. Bijvoorbeeld door het wegprofiel visueel te versmallen en het verloop van de weg aan te passen, zodat de weg kronkelend loopt (dit is dus een aanpassing van de horizontale alignement van de weg).



Mogelijke inrichting van een GOW60: asstreek grijs (0,10) wit kantmarkering 1-3

In de afbeelding hierboven is een mogelijke inrichting te zien van een GOW van 60km/uur. Hierbij zijn de kenmerken van GOW-80 gecombineerd met die van ETW-60. De inrichting heeft kenmerken van een ETW-60 type 1, waaraan een grijze 'middenberm' en een doorgetrokken enkele as zijn toegevoegd om het inhaalverbod te accentueren dat geldt voor alle provinciale GOW-80 wegen. Deze inrichting is een eerste denkriching. De uiteindelijke uitvoering moet in de praktijk goed geëvalueerd worden.

Herkenbaarheid van de weginrichting

Een van de Duurzaam Veilig-principes is dat de herkenbaarheid van de weginrichting invloed heeft op het gedrag van de weggebruikers. Met andere woorden; de weggebruikers weten door de inrichting wat er van hen verwacht wordt. Op een stroomweg hoeft men er geen rekening mee te houden dat een fietser zomaar oversteeft, en in een woonwijk weet de weggebruiker dat er kinderen kunnen spelen. De weggebruiker past vervolgens het rijgedrag, bijvoorbeeld de snelheid, aan deze omgevingskenmerken. Een middel om te toetsen of de inrichting past bij de snelheidslimiet (anders gezegd: of die limiet geloofwaardig is), is de indicator V85. Dit is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet overschreden wordt. Als die rondom de aangegeven maximumsnelheid ligt, voldoet de weginrichting aan de verwachtingen.

Omgevingskenmerken, inrichting

Zoals gezegd is het binnen de bestaande omgeving lastig om provinciale wegen volgens de richtlijnen ideaal in te richten. Door ruimtelijke beperkingen moet de provincie vaak aanpassingen doen die niet overeenkomen met die richtlijnen. Aan de andere kant blijkt dat juist op nieuw ingerichte wegen de snelheid hoog is. Daarbij spelen de omgevingskenmerken van de weg een belangrijke rol. Bij wegen met bochten en bij wegen in gebieden met bomen en bebouwing is de snelheid bijvoorbeeld lager dan bij wegen langs weilanden, met ver zicht. Binnen de provincie zijn wat praktijkvoorbeelden te zien:

Voorbeelden van wegvakken met een maximumsnelheid van 60 km/uur

Locaties waar de V85 relatief dicht bij de regimesnelheid ligt:



N198 bij Geestdorp (V85: 65 km/uur)



N411 bij Bunnik (V85: 68 km/uur)

Locaties waar de V85 ver boven de regimesnelheid ligt:



N405 bij Kamerik (V85: 77 km/uur)



N419 bij Harmelen (V85: 91 km/uur)



N410 bij Odijk (V85: 71 km/uur)

4.2 Aandachtspunten en kansen

In deze paragraaf gaan we in op de handhaving van de maximumsnelheid. En op de gevolgen van dit Netwerkperspectief voor hulpdiensten en voor de positie van landbouwverkeer op de provinciale weg.

Langere aanrijtijden van hulpdiensten

Een (lokale) snelheidsverlaging op provinciale wegen leidt tot langere aanrijtijden van hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance). Daarmee gaat de veiligheid van burgers achteruit. Dat komt aan de ene kant doordat de hulpdiensten op basis van de richtlijnen³ minder hard mogen rijden op een 60 km-weg dan op een 80 km-weg, en aan de andere kant doordat de flow van het overige verkeer verandert. Als de hulpdiensten door de maatregelen de wettelijke normen voor de maximale aanrijtijden niet meer halen, is dat een probleem.

Bij de implementatie van de nieuwe maximumsnelheid op een traject gaat de provincie met de hulpdiensten in gesprek. Samen kijken we of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de overschrijding van de wettelijke normen voor maximale aanrijtijden door de snelheidsverlaging tegen te gaan. We moeten een afweging maken tussen de maatschappelijke baten van de snelheidsverlaging en de maatschappelijke kosten, zoals de (structurele) kosten voor de hulpdiensten. Als de hulpdiensten aanpassingen moeten doen, komen de kosten daarvan voor rekening van de provincie.

Omggaan met landbouwverkeer

Landbouwverkeer neemt een lastige positie in op het provinciaal wegennet. Door de grootte van de voertuigen past landbouwverkeer niet goed op de (smalle) parallelwegen waar ook fietsers rijden. Op de hoofdrijbaan is er een snelheidsverschil tussen het landbouwverkeer en het autoverkeer. Daardoor veroorzaakt landbouwverkeer op die wegen risicovol inhaalgedrag van automobilisten. Voor dit Netwerkperspectief hebben we het huidige beleid geëvalueerd en gekeken of een snelheidsverlaging naar 60 km/uur effect zal hebben op de positie van het landbouwverkeer. Hierbij hebben we ook rekening gehouden met de wetswijziging waarbij landbouwverkeer op kentekens rijden en in sommige gevallen in plaats van 25 km/uur 40 km/uur mag rijden. Deze laatste wetswijziging leidt niet automatisch tot aanpassing van het beleid. Dit omdat het snelheidsverschil met het autoverkeer aanwezig blijft, met de bijbehorende kans op risicogedrag en ongevallen. Ook blijft de hoeveelheid verkeer die de weg gebruikt gelijk.

Het is niet mogelijk om een algemene uitspraak te doen over het landbouwverkeer. Wel zijn er in het huidige beleid een aantal lacunes tussen beleid en uitvoering. Daardoor ontstaan voor het landbouwverkeer onlogische netwerken. Door deze netwerken in kaart te brengen

en afspraken te maken met de branche over de te volgen routes worden de verkeersstromen over het algemeen overzichtelijker en veiliger. Op dit moment is er op 60% van onze hoofdwegen landbouwverkeer toegestaan. Als uitwerking van dit Netwerkperspectief wordt een nota Parallelwegen en landbouwverkeer opgesteld ter vervanging van de huidige nota Parallelwegen en de landbouwladder.

De inzet van handhaving

Een verbetering van de verkeersveiligheid vraagt om een samenhangende aanpak en om een afweging van de inzet van infrastructuur, voorlichting/educatie en handhaving (de 3 E's). De provincie moet als wegbeheerder zorgen voor maatregelen die bijdragen aan de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet en aan de herkenbaarheid van de status van de weg, zodat weggebruikers die limiet naleven.

Snelheidshandhaving wordt door het Openbaar Ministerie en de politie ingezet op locaties waar sprake is van objectieve verkeersonveiligheid, van een risico voor de verkeersveiligheid en van overtredders. Handhaving is in principe het laatste hulpmiddel, dat alleen wordt ingezet als er geen of te weinig andere mogelijkheden zijn om de naleving te verbeteren. Bij wegen waar nog veel aan kan worden verbeterd, wordt verkeershandhaving dan ook minder snel ingezet.

4.3 Realisatie, monitoring en evaluatie van de snelheidsverlaging

De implementatie van het Netwerkperspectief volgt de planning van de trajectaanpak, en daarmee die van het onderhoud aan onze wegen. Dit doen we om kapitaalvernietiging te voorkomen. Want een andere snelheid is niet slechts een kwestie van het plaatsen van een bord, maar vraagt bijna altijd ook om aanpassingen aan de infrastructuur.

Maatregelen uitwerken tijdens trajectaanpak

In de trajectaanpak zal definitief worden vastgesteld of voor een bepaald traject een snelheidsverlaging **geloofwaardig** is en **doelmatig** is te realiseren.

Bij de trajectaanpak worden de maatregelen uitgewerkt die nodig zijn om het gewenste snelheidsregime geloofwaardig te maken. Tijdens de trajectstudies wordt meer gedetailleerd en nauwkeurig onderzocht wat de verwachte effecten van de voorgestelde maatregelen zijn op de verkeersveiligheid en op de omgeving (geluid- en trillinghinder, uitstoot, oversteekbaarheid, aanrijtijden hulpdiensten, OV). De planning van de trajectaanpak is te vinden in de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit (MIPM) op de website van de provincie.

Kosten en financiering

Nadat een trajectstudie is afgerond, wordt het investeringsvoorstel opgesteld. Het investeringsvoorstel geeft inzicht in de kosten van de maatregelen die nodig zijn om de snelheidslimiet geloofwaardig te maken. Omdat de implementatie van het Netwerkperspectief verschillende jaren zal duren en we nog niet weten welke maatregelen er per traject nodig zijn, is het niet mogelijk om van te voren de kosten volledig in te schatten. Alle voorstellen zullen via de MIPM aan zowel de Gedeputeerde als de Provinciale Staten worden voorgelegd.

Prioritering aanpak oversteken

Om een snelheidsverlaging ter hoogte van een oversteek voor langzaam verkeer geloofwaardig te maken, zijn er investeringen nodig. De aanpak van de onderstaande 19 locaties krijgen daarbij de hoogste prioriteit, omdat ze een slechte verkeersveiligheidsscore hebben. In die score is rekening gehouden met de aanwezigheid van een middeneiland, de intensiteit op de hoofdrijbaan, de V85, het aantal ongevallen en het (potentieel) gebruik van de weg door langzaam verkeer.

De investeringen worden zo veel mogelijk al gedaan tijdens de trajectaanpak, om kapitaalvernietiging te voorkomen.

Op de [kaart 9](#) en de [tabel](#) in de bijlage zijn de oversteeklocaties met de hoogste prioriteit te zien.



Kaart 9 top 19 knelpunten oversteeklocaties.

Monitoring en evaluatie

Nadat de maatregelen zijn doorgevoerd gaan we over een langere periode meten en monitoren welk effect de maatregelen in de praktijk hebben, en hoe weggebruikers en omwonenden de snelheidsverlaging ervaren. Daarna gaan we deze effecten evalueren. Dat kan ertoe leiden dat we het afwegingskader bijstellen of de inrichting van de weg of de maximumsnelheid aanpassen.

Verkeersbesluit

Het Netwerkperspectief is geen verkeersbesluit op grond van de wegenverkeerswet. Om de maatregelen door te voeren moet eerst de wettelijke procedure voor het nemen van een verkeersbesluit worden doorlopen. Hierbij kunnen belanghebbenden bezwaar maken.

Pilotwegen

Trajecten om hier vanaf 2023 mee te starten zijn:

- N224 Traject 33, vanaf Zeist tot de N227;
- N225 Traject 42, vanaf Rhenen tot Gelderland;
- N415 Traject 104, van de N221 tot Hilversum.

EINDNOTEN

- 1 Netwerkperspectief provinciale wegen 2040, Achtergrondrapport Provincie Utrecht, 17 december 2021.
- 2 Op het moment van schrijven nog niet vastgesteld. Het eindconcept heeft als input gediend voor deze paragraaf.
- 3 Voor voertuigen ≤ 5000 kg geldt dat zij maximaal 40 km per uur harder rijden dan de geldende maximumsnelheid. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km per uur. Bron: Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen.

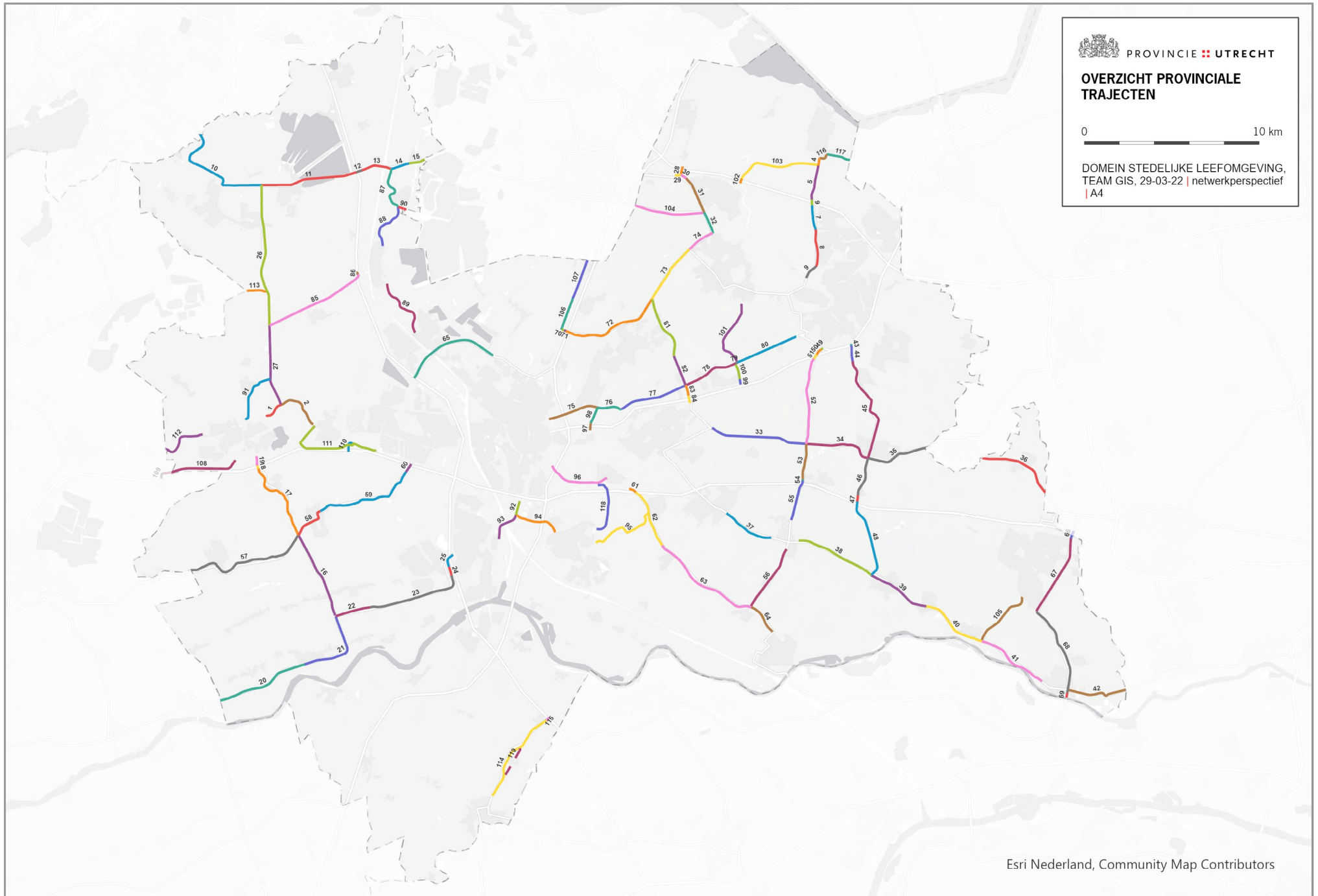
BIJLAGEN



BIJLAGEN

Kaart 1 Overzicht provinciale trajecten	41
Kaart 2 Overzicht provinciale wegen	42
Kaart 3 Overzicht wegcategorisering (uit Mobiliteitsvisie 2014-2028)	43
Kaart 4 Overzicht knelpunten Leefbaarheid	44
Kaart 5 Overzicht knelpunten Veiligheid	45
Kaart 6 Overzicht knelpunten Doorstroming	46
Kaart 7 Overzicht wegtyperingen (uit Netwerkperspectief provinciale wegen 2040)	47
Kaart 8 Overzicht oversteeklocaties langzaam verkeer	48
Kaart 9 Overzicht top 19 knelpunten oversteeklocaties langzaam verkeer	49
Kaart 10 Overzicht voorgestelde snelheidslimieten op provinciale wegen	50
Kaart 11 Overzicht Kwaliteitsnet goederenvervoer (uit Mobiliteitsvisie 2014-2028)	51
Kaart 12 Overzicht heffingsnetwerk vrachtverkeer	52
Kaart 13 Overzicht parallelwegen	53
Kaart 14 Overzicht hotspots fauna	54
Tabel top 19 onveilige oversteeklocaties	55

KAART 1 OVERZICHT PROVINCIALE TRAJECTEN



PROVINCIE **UTRECHT**

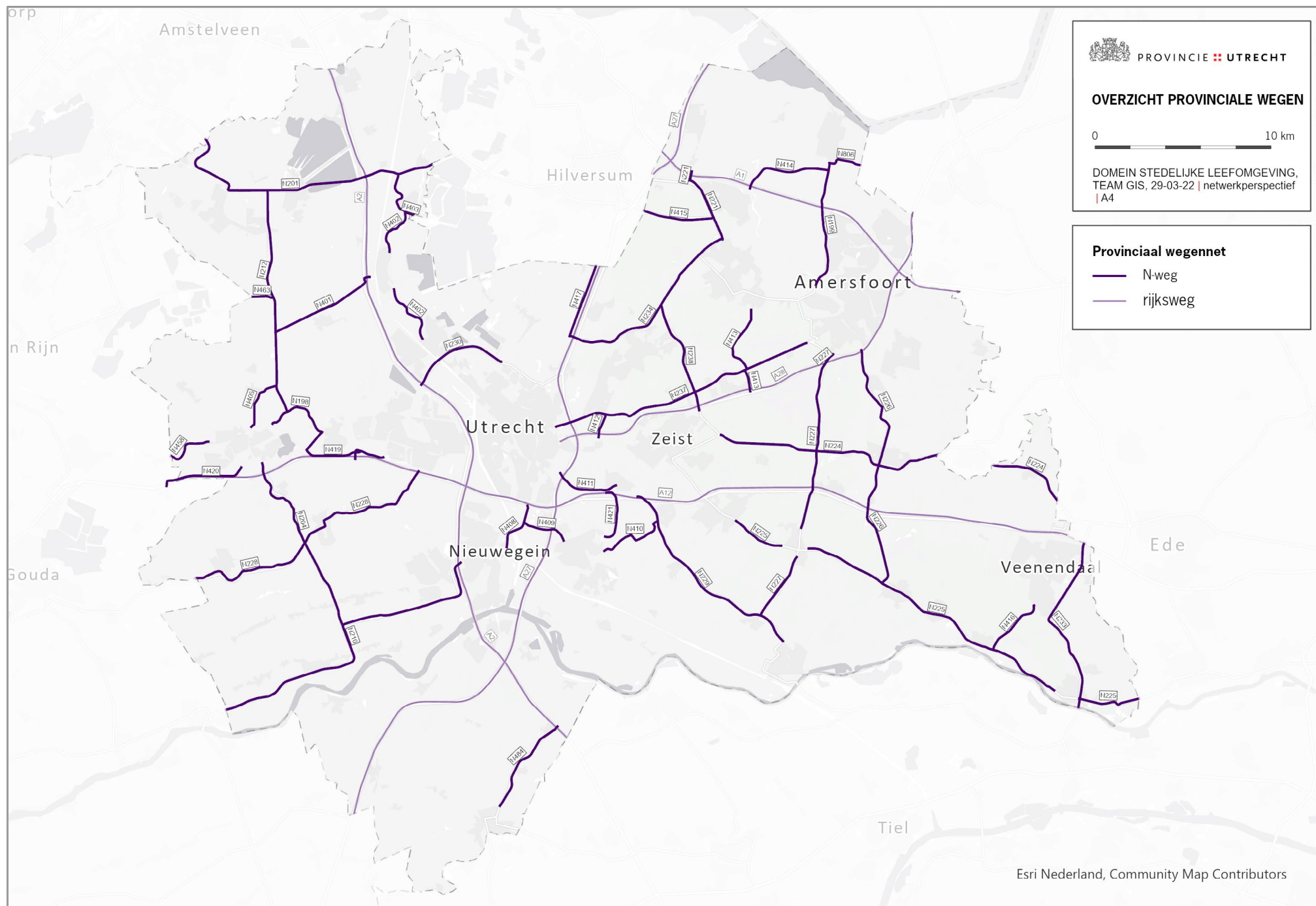
OVERZICHT PROVINCIALE TRAJECTEN

0 10 km

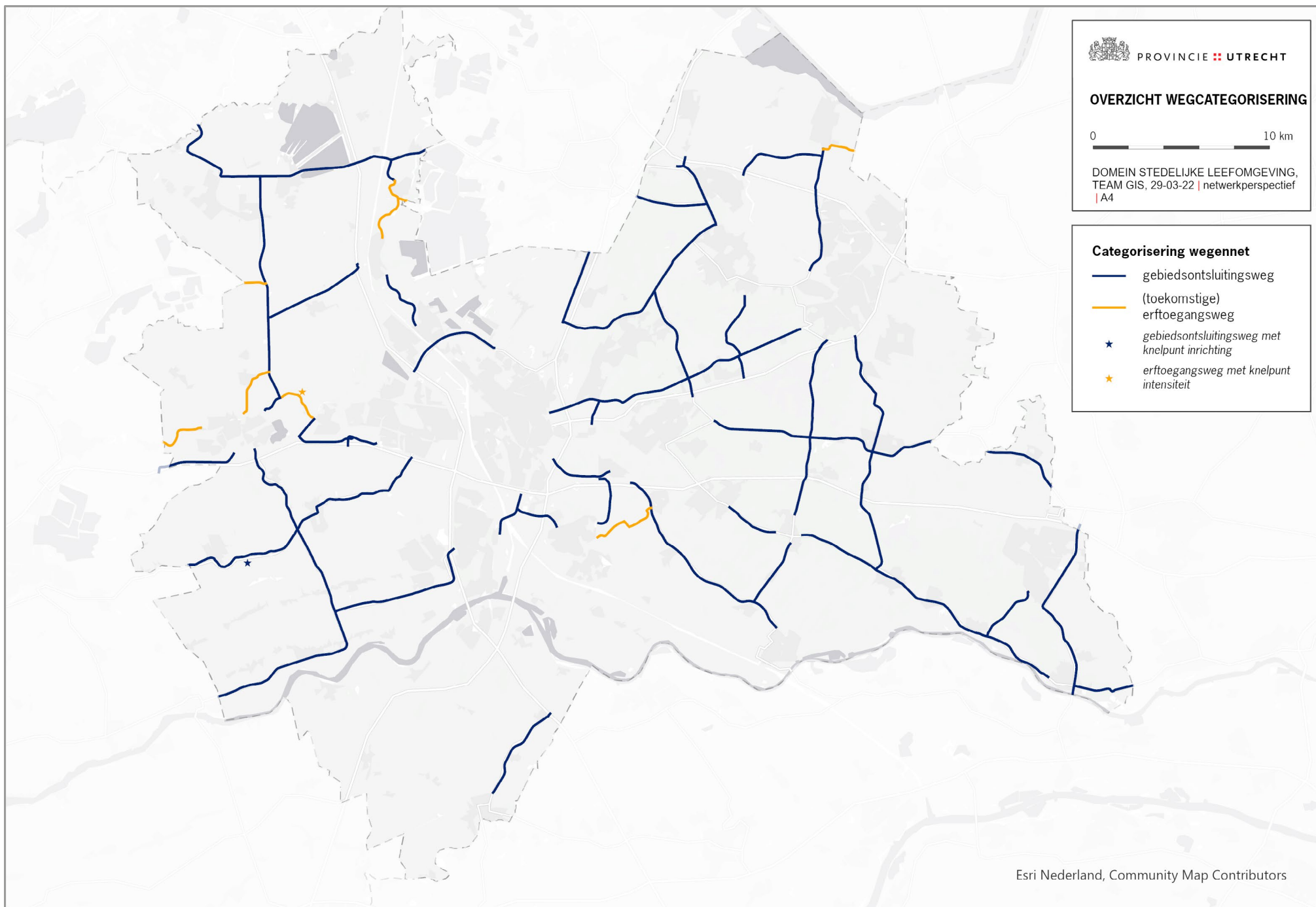
DOMEIN STEDELIJKE LEEFOMGEVING,
TEAM GIS, 29-03-22 | netwerkperspectief
| A4

Esri Nederland, Community Map Contributors

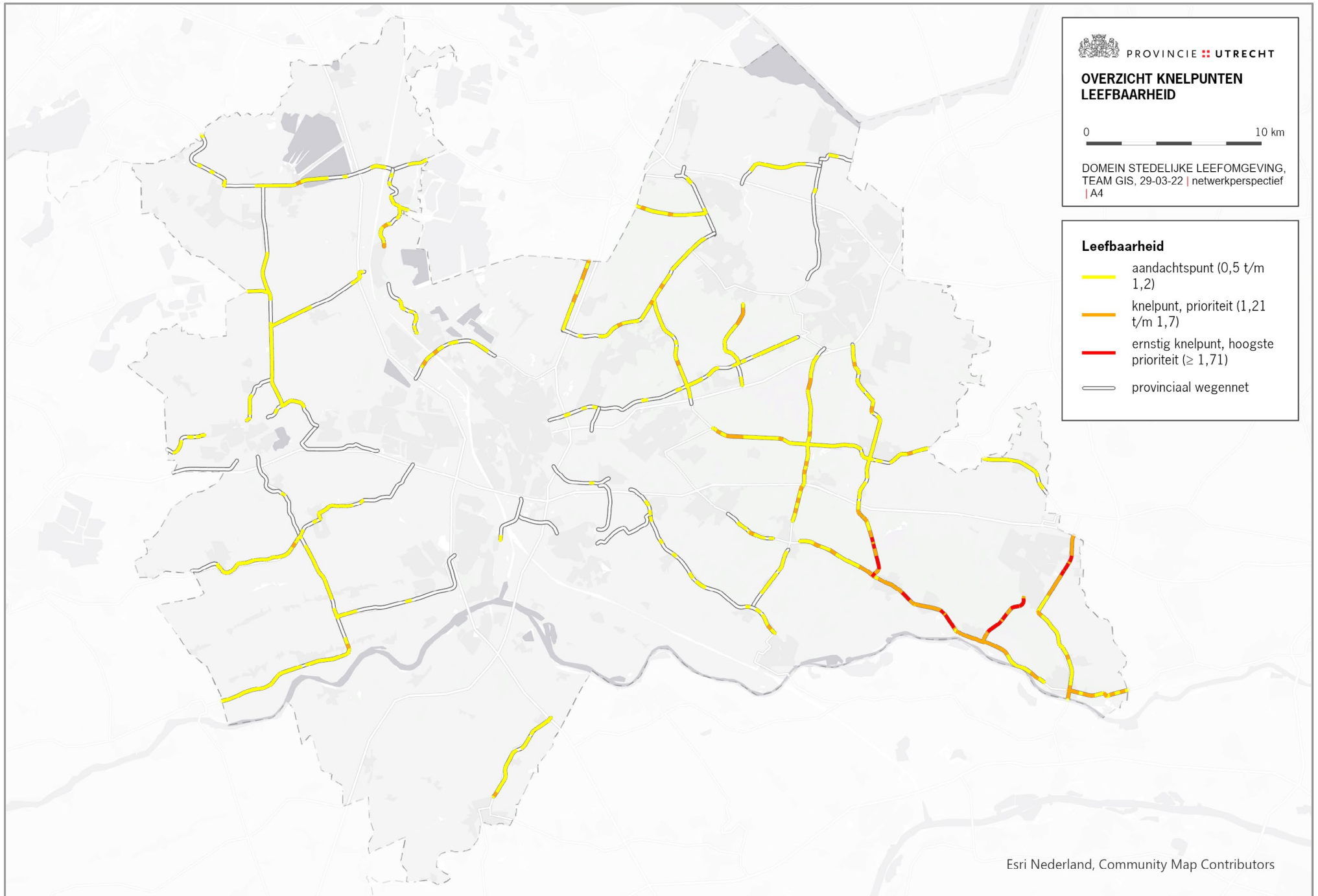
KAART 2 OVERZICHT PROVINCIALE WEGEN



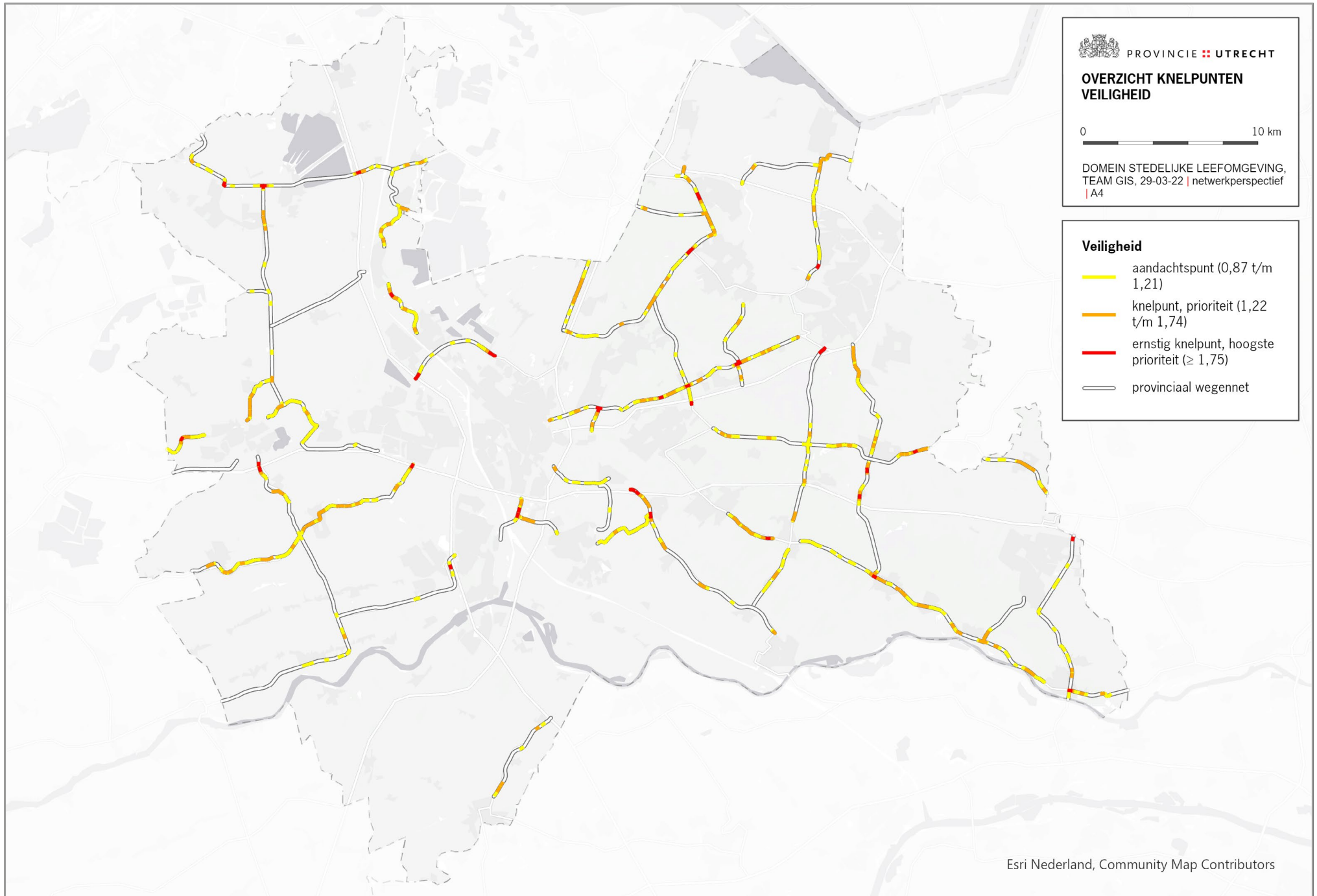
KAART 3 OVERZICHT WEGCATEGORISERING (UIT MOBILITEITSVISIE 2014-2028)



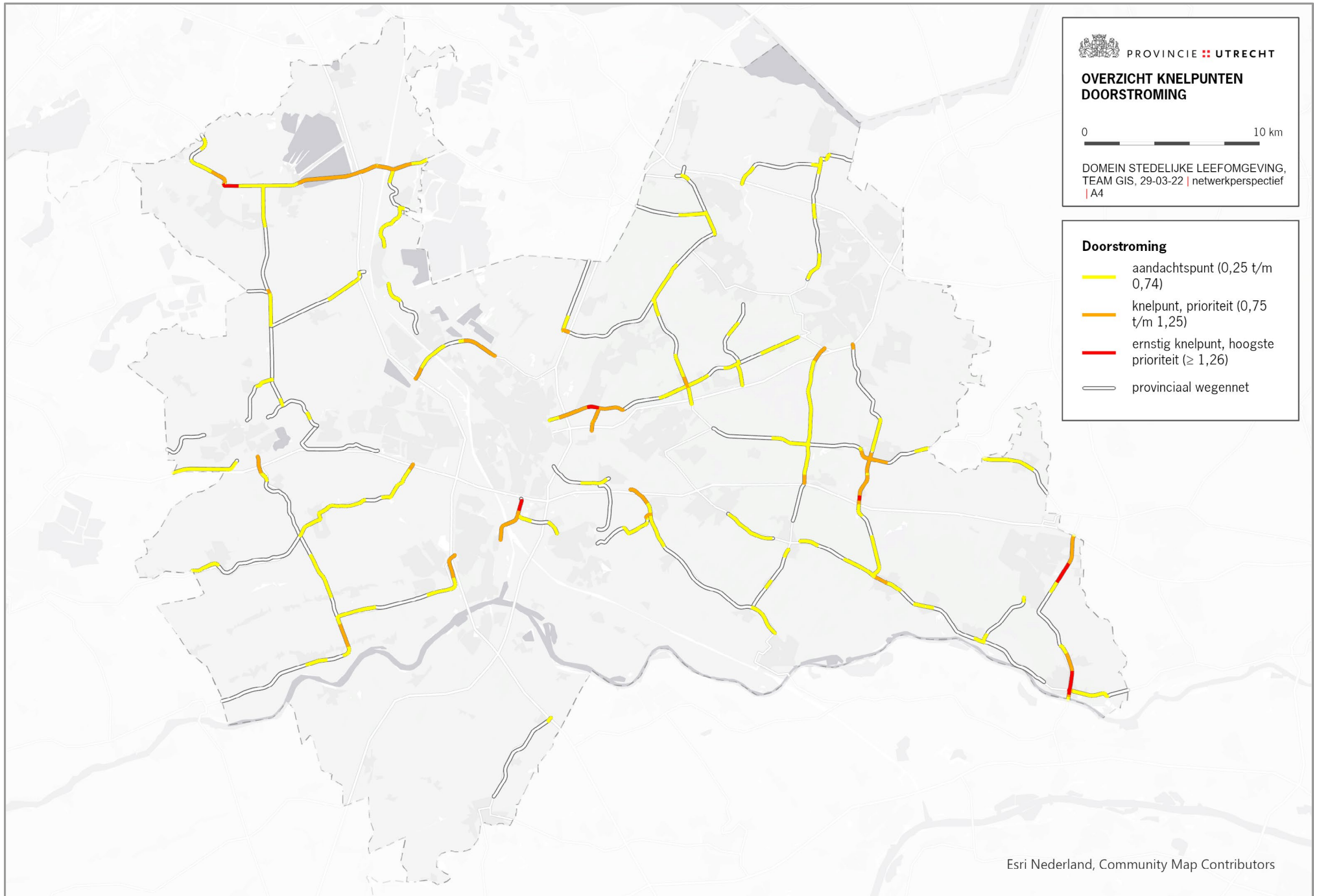
KAART 4 OVERZICHT KNELPUNTEN LEEFBAARHEID



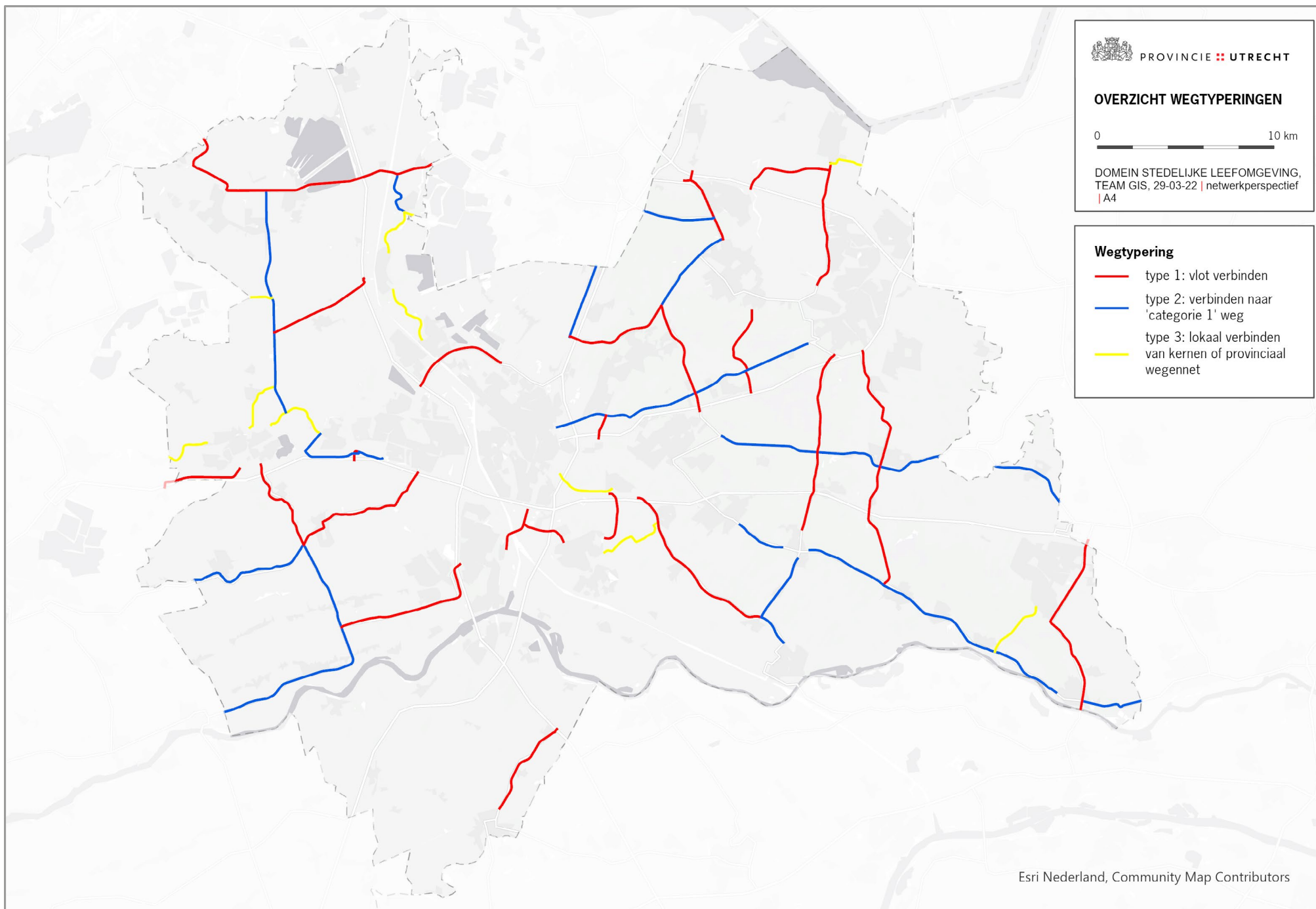
KAART 5 OVERZICHT KNELPUNTEN VEILIGHEID



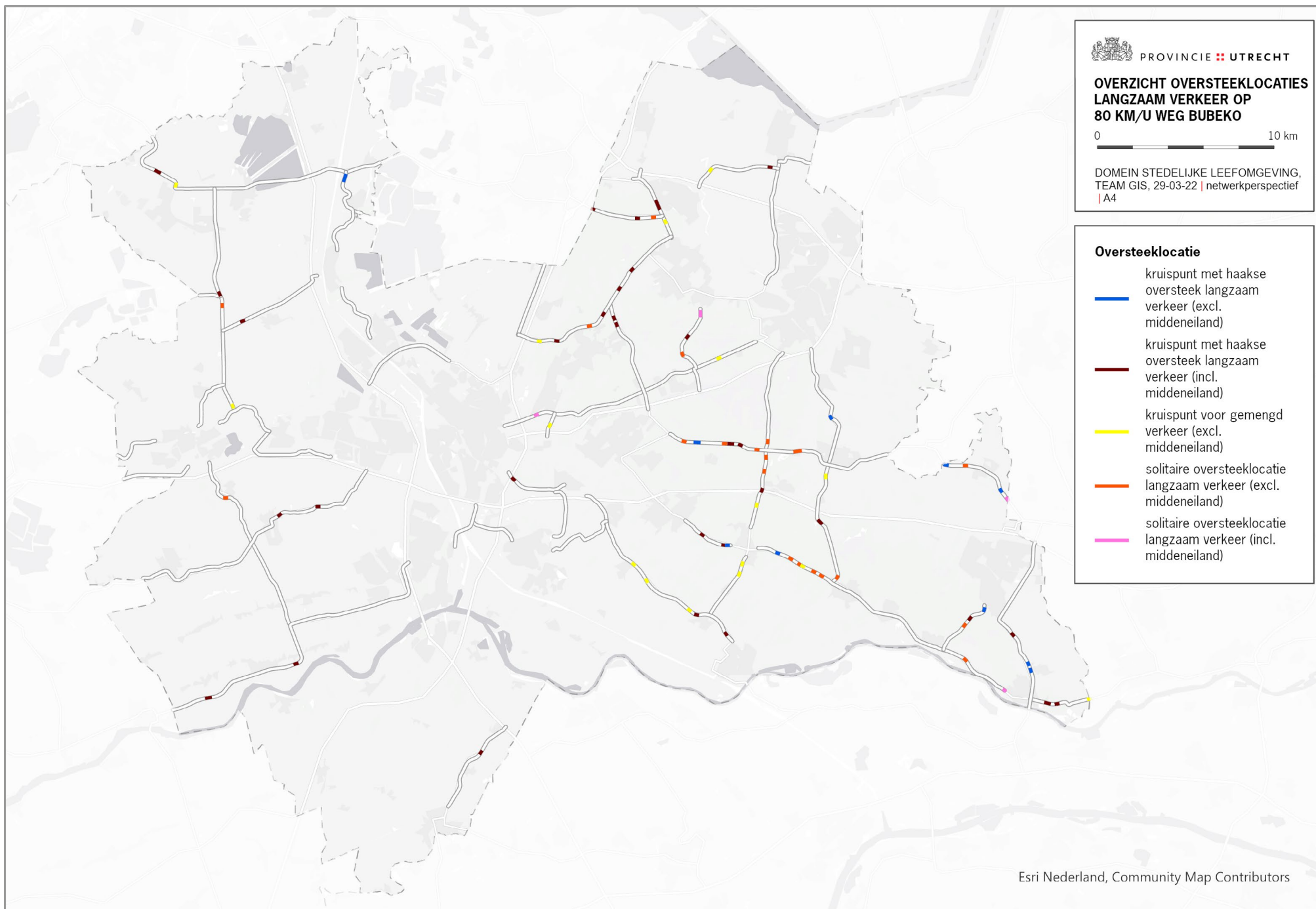
KAART 6 OVERZICHT KNELPUNTEN DOORSTROMING



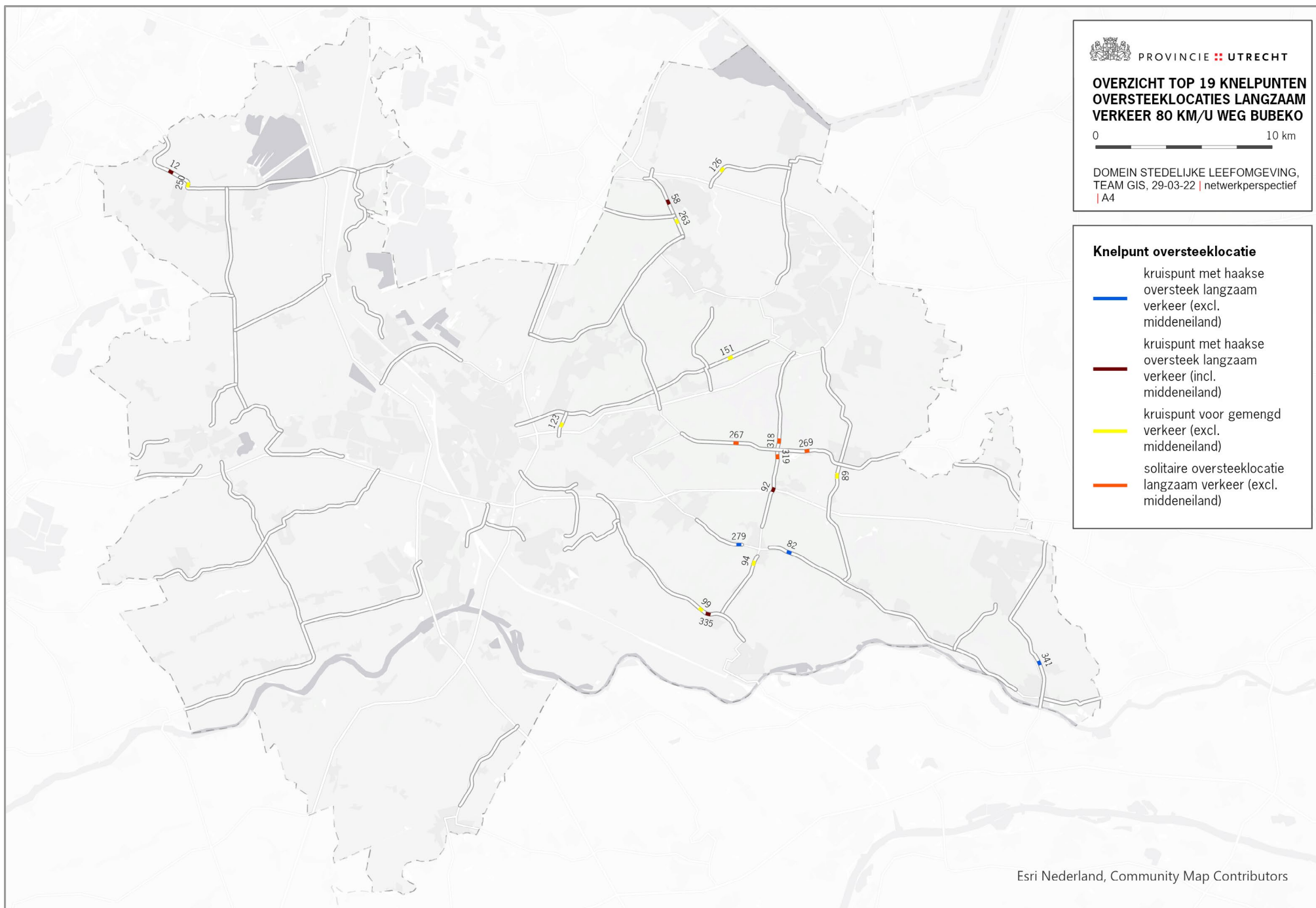
KAART 7 OVERZICHT WEGTYPERINGEN (UIT NETWERKPERSPECTIEF PROVINCIALE WEGEN 2040)



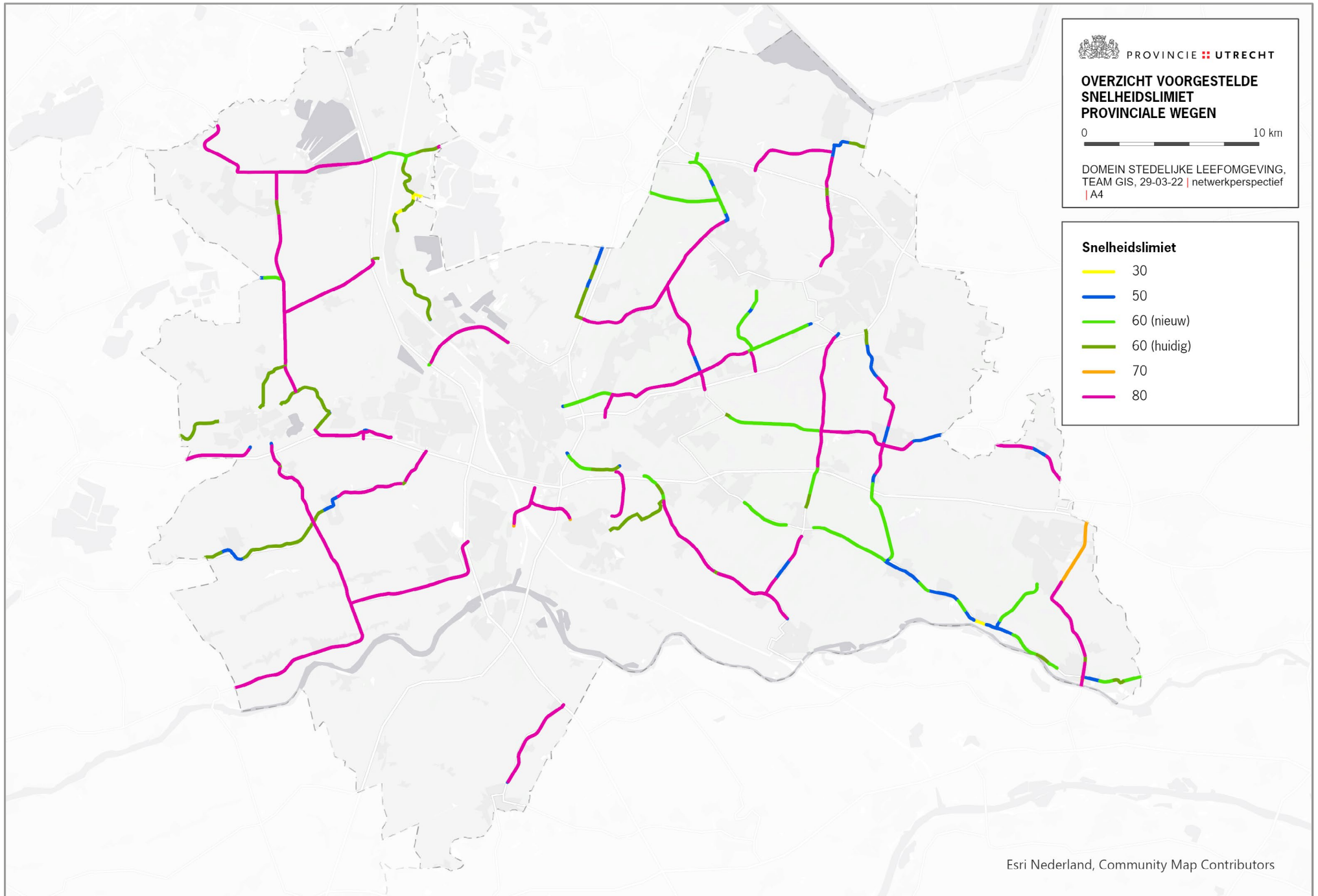
KAART 8 OVERZICHT OVERSTEELKLOCATIES LANGZAAM VERKEER



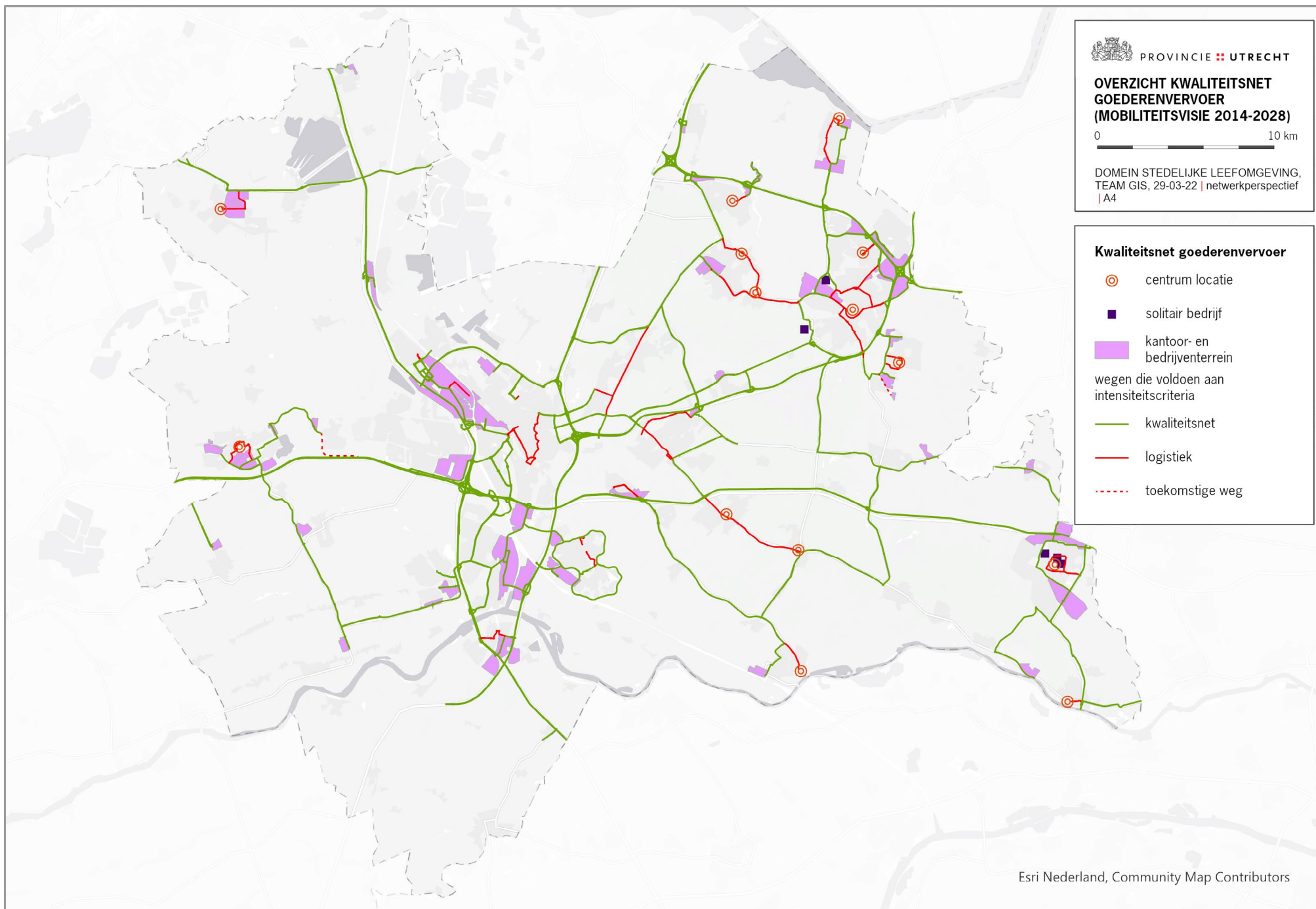
KAART 9 OVERZICHT TOP 19 KNELPUNTEN OVERSTEELKLOCATIES LANGZAAM VERKEER



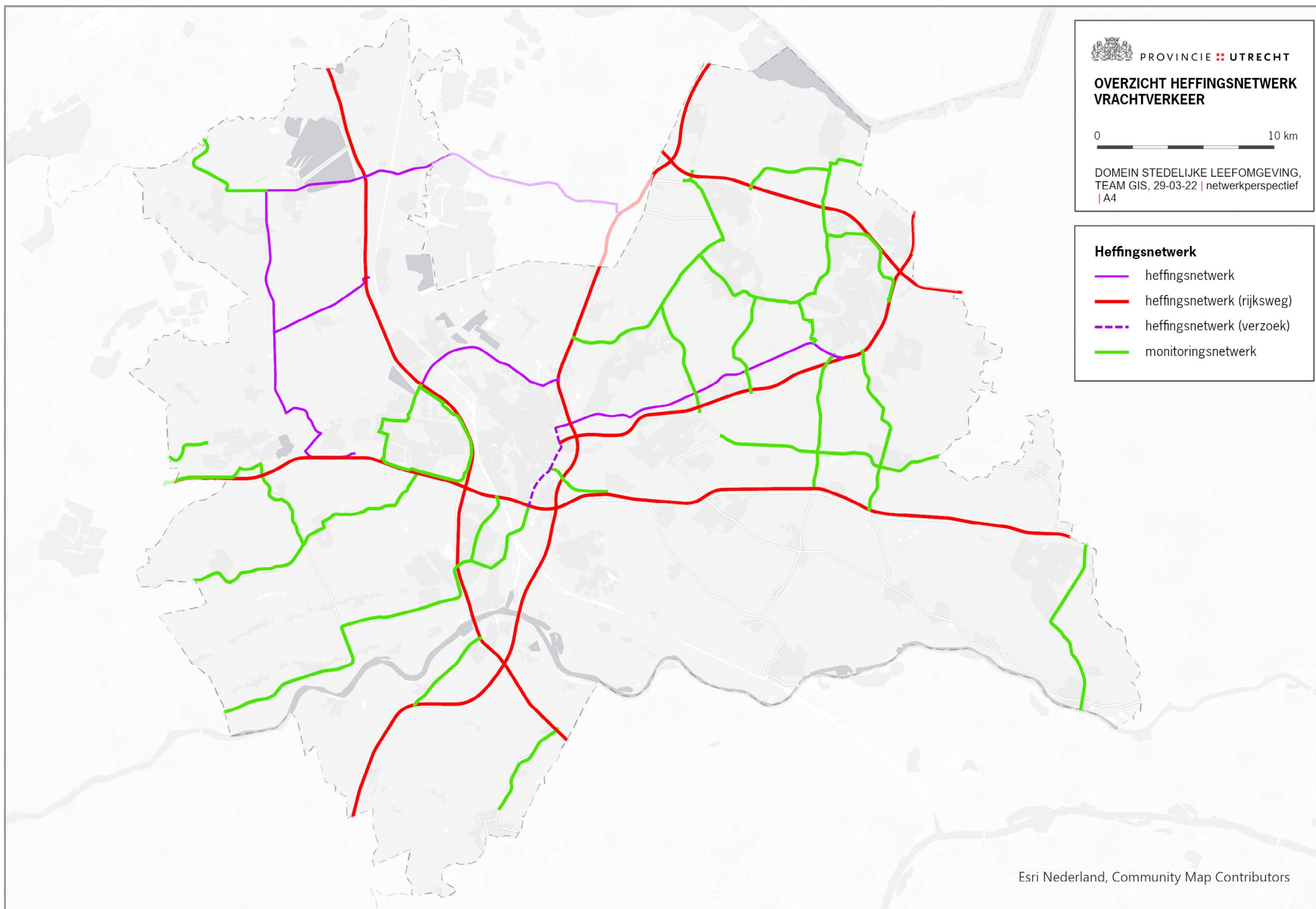
KAART 10 OVERZICHT VOORGESTELDE SNELHEIDSLIMIETEN OP PROVINCIALE WEGEN



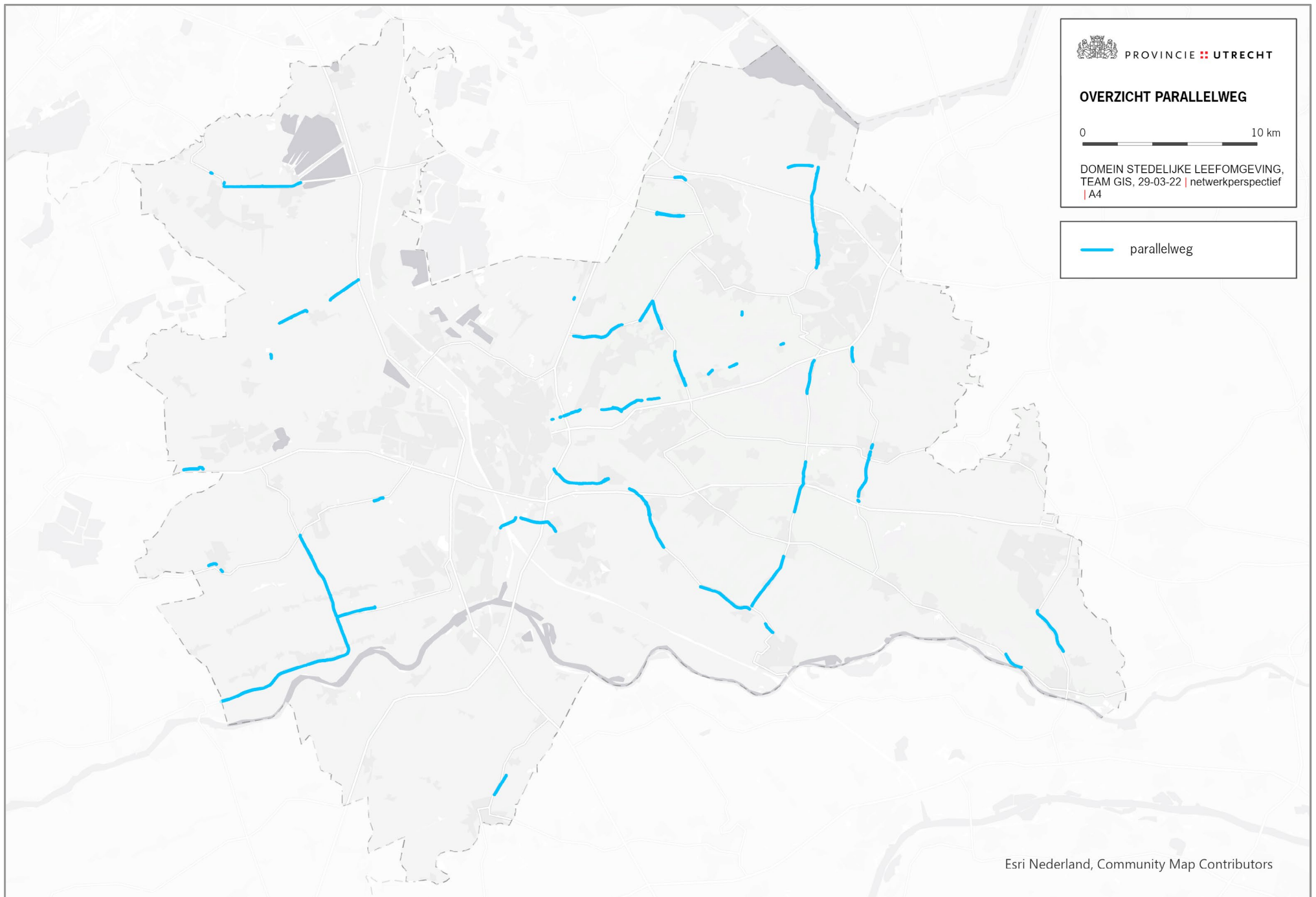
KAART 11 OVERZICHT KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER (UIT MOBILITEITSVISIE 2014-2028)



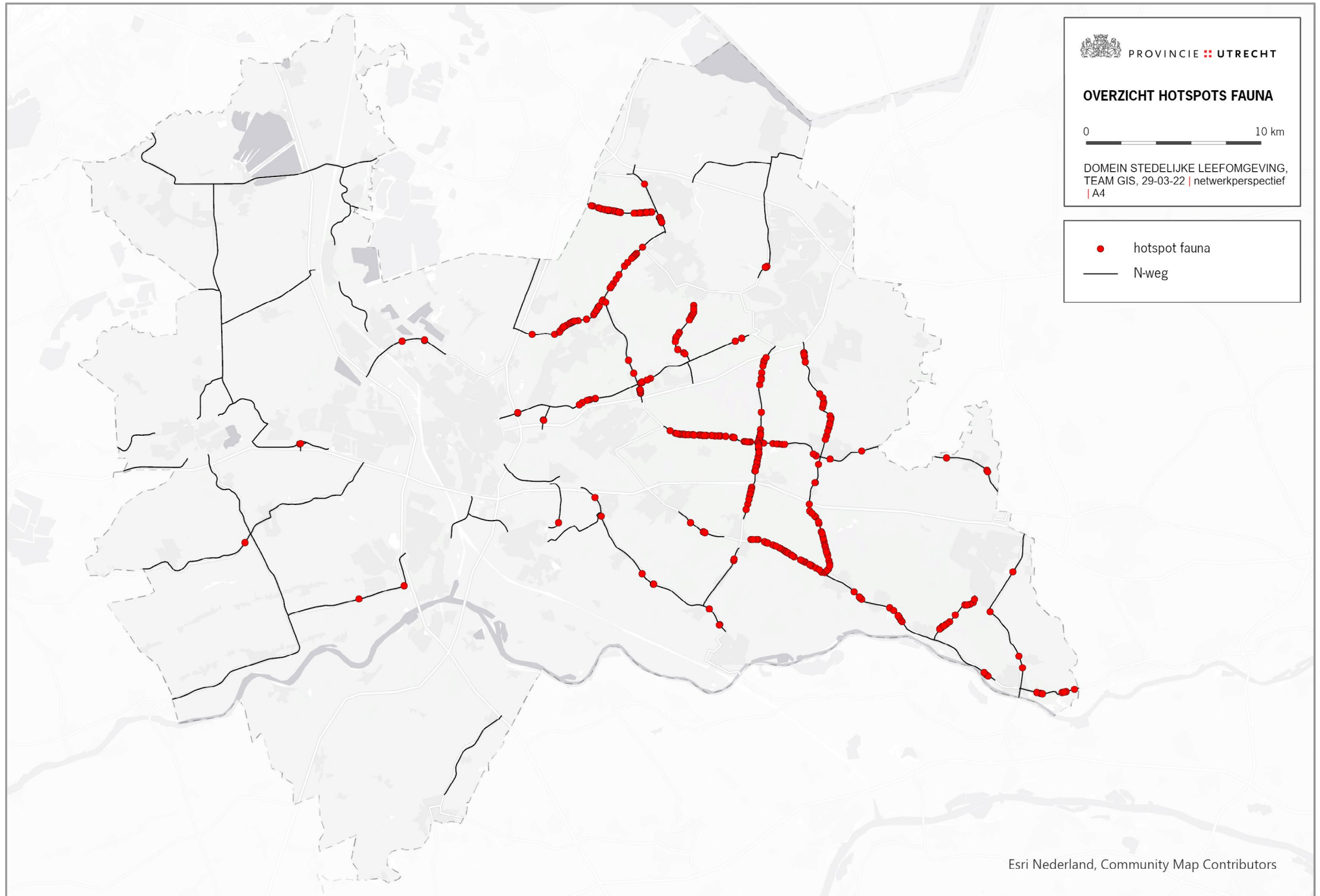
KAART 12 OVERZICHT HEFFINGSNETWERK VRACHTVERKEER



KAART 13 OVERZICHT PARALLELWEGEN



KAART 14 OVERZICHT HOTSPOTS FAUNA



TABEL TOP 19 ONVEILIGE OVERSTEEKLOCATIES

Top 19 meest onveilige, onbeveiligde oversteeklocaties langzaam verkeer op 80 km/u wegen buiten de bebouwde kom (o.b.v. huidige regimesnelheden (2021))

Onbeveiligde oversteeklocatie langzaam verkeer op 80km/u weg buiten de bebouwde kom							Verkeersveiligheid	
Weg-nummer	Ligging	HM van	HM tot	Kruispuntnr	Kruispunttype	Snelheidsverlaging op trajectniveau	Problematiek	Verkeersveiligheidscore
N226	Kruising N226 - Ringelpoel	57,0	57,1	89	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid Ongevallen Slachtofferongevallen (Bijna-)wegvakveiligheidslijst Breedte van over te steken weg 	1,86
N221	Kruising N221 - Tweede Amalialaan	35,8	35,9	263	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid Slachtofferongevallen Verhouding V85/regimesnelheid Intensiteiten hoofdrijbaan Breedte van over te steken weg 	1,71
N224	Oversteek nabij de Heygraeff	11,1	11,2	269	Solitaire oversteeklocatie langzaam verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid (Bijna-)wegvakveiligheidslijst Breedte van over te steken weg 	1,43
N412	Kruising N412 - Bunnikseweg	0,6	0,7	123	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid Ongevallen Intensiteiten hoofdrijbaan Breedte van over te steken weg 	1,43
N414	Kruising N414 - Eemdijk/Zuidereind	1,6	1,7	126	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid Ongevallen (Bijna-)wegvakveiligheidslijst Breedte van over te steken weg 	1,43
N221	Kruising N221 - Gerrit van der Veenlaan	34,6	34,7	58	Kruispunt met haakse oversteek langzaam verkeer (incl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> (Bijna-)wegvakveiligheidslijst Verhouding V85/regimesnelheid Lengte middeneiland 	1,38

Onbeveiligde oversteeklocatie langzaam verkeer op 80km/u weg buiten de bebouwde kom
Verkeersveiligheid

Weg-nummer	Ligging	HM van	HM tot	Kruispuntnr	Kruispunttype	Snelheidsverlaging op trajectniveau	Problematiek	Verkeersveiligheidscore
N201	Kruising N201 - Waverveensepad	53,2	53,3	250	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Intensiteiten hoofdrijbaan • Breedte van over te steken weg 	1,29
N224	Oversteek nabij kruising N224 - Traaijweg	7,0	7,1	267	Solitaire oversteeklocatie langzaam verkeer (excl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Breedte van over te steken weg 	1,29
N225	Kruising N225 - Sandenburgerlaan	21,8	21,9	82	Kruispunt met haakse oversteek langzaam verkeer (excl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Breedte van over te steken weg 	1,29
N227	Oversteek nabij De Laagt	6,1	6,2	319	Solitaire oversteeklocatie langzaam verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • Ongevallen • Breedte van over te steken weg 	1,29
N229	Kruising N229 - Kleidijk	14,9	15,0	99	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • Breedte van over te steken weg 	1,29
N233	Kruising N233 - Cuneraweg	9,2	9,3	341	Kruispunt met haakse oversteek langzaam verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • Intensiteiten hoofdrijbaan • Breedte van over te steken weg 	1,29
N227	Kruising N227 - Bergweg/ Maarnse Grindweg	8,0	8,1	92	Kruispunt met haakse oversteek langzaam verkeer (incl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Breedte van over te steken weg 	1,25
N225	Kruising N225 - Pittesteeg	18,8	18,9	279	Kruispunt met haakse oversteek langzaam verkeer (excl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Breedte van over te steken weg 	1,14
N227	Oversteek nabij Buitenplaats Elisabeth	5,2	5,3	318	Solitaire oversteeklocatie langzaam verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • Breedte van over te steken weg 	1,14

Onveiligde oversteeeklocatie langzaam verkeer op 80km/u weg buiten de bebouwde kom
Verkeersveiligheid

Weg-nummer	Ligging	HM van	HM tot	Kruispuntnr	Kruispunttype	Snelheidsverlaging op trajectniveau	Problematiek	Verkeersveiligheids-score
N227	Kruising N227 - Achterweg	12,4	12,5	94	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • Ongevallen • Breedte van over te steken weg 	1,14
N237	Kruising N237 - Laan Blussé van Oud Alblas	86,0	86,1	151	Kruispunt voor gemengd verkeer (excl middeneiland)	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Ongewenst kruispunttype tov regimesnelheid • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Breedte van over te steken weg 	1,14
N201	Kruising N201 - Middenweg	51,9	52,0	12	Kruispunt met haakse oversteeek langzaam verkeer (incl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • (Bijna-)wegvakveiligheidslijst • Intensiteiten hoofdrijbaan 	1,13
N229	Kruising nabij carpoolplaats Cothen	15,4	15,5	335	Kruispunt met haakse oversteeek langzaam verkeer (incl middeneiland)	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Lengte middeneiland • Breedte van over te steken weg 	1,13

