



nr.	km	beschrijving probleem (rapportage)	aanbeveling (rapportage)	ernst	categorie
4.1.1	32.7	Veel landbouwperceel aansluitingen + doorsteken richting parallelstructuur. Aanwezige begroeiing laat beperkt gebruik zien. De weggebruiker verwacht geen doorsteken en kan worden verrast door verkeer die er gebruik van maakt.	Inventarisatie gebruikt perceeltoegangen, afhankelijk van gebruik bundelen of saneren.	EA	1. Algemeen
4.1.1	34.3				1. Algemeen
4.1.1	37.8				1. Algemeen
4.1.1	38.8				1. Algemeen
4.1.2	0	Onderhoud wegbermen is onvoldoende waardoor deze het zicht van de weggebruiker beperkt zicht bebakening + verloop bermen/afloop van de wegberm. Hierdoor kan het verloop van de weg/berm verkeerd ingeschat worden wat kan resulteren in onveilige situaties.	Intensiever onderhoud aan de wegbermen toepassen op onderdelen die voor de weggebruiker van belang zijn zoals bermplanken en bewegwijzering.	A	1. Algemeen
4.1.2	34.8				1. Algemeen
4.2.1	35.8	Er is geen eenduidige geleiding aanwezig. Afwisselend wordt een heg, hekwerk, bermplank of verlichting toegepast.	Door toepassing van eenduidige geleiding, worden situaties door de weggebruiker beter herkend en kan hier beter op geanticipeerd worden. Verder wordt het wegbeeld hierdoor rustiger.	A	2. Horizontaal alignement
4.2.1	38.9				2. Horizontaal alignement
4.2.1	40.7				2. Horizontaal alignement
4.2.1	48.0				2. Horizontaal alignement
4.2.2	41.0	Onvoldoende geleiding bij richting rotonde. De weg buigt uit, terwijl bv. lichtmasten doorlopen. Wegverloop kan hierdoor verkeerd ingeschat worden.	Verlichting rotonde aanpassen, eenduidige geleiding (zie 4.2.1) toepassen.	A	2. Horizontaal alignement
4.3.1	0	De langsonvlakheid is op delen van het traject groot. Als de langsonvlakheid de iri-waarde overschrijdt neemt het comfort voor de weggebruiker af. Grote afwijkingen hebben invloed op de voertuigdynamica waardoor het voertuig anders zal reageren bij plotselinge manoeuvres.	Zorgen voor een vloeiend alignement	A	3. Verticaal alignement
4.4.1	0	Tweerichtingen (brom)fietspad (30.7 t/m 43.3) wordt gebruikt als parallelweg voor landbouwverkeer en deels ook voor overig autoverkeer. Fietspad is met een gemiddelde breedte variërend van 2,3 – 3,0 meter te smal voor deze functie. Inhalen/passeren van (brom)fietsers op de rijbaan is niet mogelijk. Soms is de berm te smal om voldoende uit te kunnen wijken. Uitzondering vormen de passeerlocaties die echter niet als zodanig herkenbaar zijn vormgegeven en berekend.	Fietspad opwaarderen naar volledige parallelweg conform CROW richtlijnen. Dit onderdeel wordt onderzocht binnen het onderzoek naar lange termijnoplossingen voor de kruispunten door Goudappel Coffeng.	AE	4. Dwarsprofiel
4.4.1	35.8				4. Dwarsprofiel
4.4.2	0	Smal profiel rijbaan breedte ca. 7,00m van 30.7 t/m 43.2, afmetingen niet conform richtlijnen.	Rijbaan opwaarderen naar standaard profiel voor een gebiedsontsluitingsweg type II (7,50m) uit het Handboek Wegontwerp.	A	4. Dwarsprofiel
4.4.2	38.8				4. Dwarsprofiel
4.4.2	49.7				4. Dwarsprofiel
4.4.3	40.0	Redresseerstrook ontbreekt, in combinatie met een kleinere rijstrook/rijbaanscheiding grotere kans op kantstreeptoverschrijdingen. Bestuurder dient een mogelijkheid te hebben om koersafwijkingen te corrigeren.	Redresseerstrook toepassen met breedte van 0,30m volgens Handboek Wegontwerp.	AE	4. Dwarsprofiel
4.4.3	49.7				4. Dwarsprofiel
4.4.4	0	Op diverse locaties objecten aanwezig binnen de obstakelvrije zone waaronder portalen, bomenrij, lichtmasten, meetmast, kasten. Met uitzondering bomen en portalen is niet vast te stellen of deze objecten botsvriendelijk zijn.	Botsvriendelijke objecten toepassen op overige locaties de objecten buiten de obstakelvrije zone plaatsen of als dat niet kan afschermingsvoorzieningen plaatsen.	AE	4. Dwarsprofiel
4.4.4	38.2				4. Dwarsprofiel
4.4.4	42.0				4. Dwarsprofiel
4.4.4	48.1				4. Dwarsprofiel
4.4.4	49.3				4. Dwarsprofiel
4.4.4	49.3				4. Dwarsprofiel
4.4.5	49.2	Obstakelvrije zone is onvoldoende aanwezig, door onder andere aanwezigheid van parallelstructuur, watergangen. Noordzijde (32.7-34.9/36.5-39.3/39.8-41.1) breedte variërend van 2,0 tot 2,5m (veelal watergangen). Zuidzijde (33.1-43.3) breedte variërend van 1,8 tot 3,8m (gemiddeld 2,5m) tussen rijbaan en parallelstructuur.	Obstakelvrije zone toepassen conform richtlijnen, 6,0m obstakelvrij (bij uitzondering minimaal 4,50m) of afschermingsvoorziening plaatsen.	AE	4. Dwarsprofiel
4.4.5	0				4. Dwarsprofiel
4.4.5	38.0				4. Dwarsprofiel
4.4.5	43.5				4. Dwarsprofiel
4.4.6	40.9	Begroeiing middencirkel rotonde hangt over rijbaan (rammelstrook niet aanwezig) en ontleent zicht.	Begroeiing verwijderen en verder terug plaatsen op de middencirkel.	AE	4. Dwarsprofiel
4.4.6	45.7				4. Dwarsprofiel
4.4.6	46.4				4. Dwarsprofiel
4.4.7	44.0	Veel spoorvorming, regenwater blijft hierdoor staan kans op aquaplaning.	Rijbaan opnieuw asfalteren waarbij afschot en dwarsvlakheid hersteld wordt.	A	4. Dwarsprofiel
4.4.8	47.0	Geleiderail begint parallel aan de rijbaan binnen de obstakelvrije zone. Bij aanrijden bestaat de kans op lancering voertuigen.	Beginpunt van geleiderail aanbrengen onder hoek van 3 graden (of flauwer) en bij voorkeur deze op hoogte brengen buiten de obstakelvrije zone.	EA	4. Dwarsprofiel
4.6.1	33.1	Structuur voor fietsers en voetgangers onvoldoende gewaarborgd. Er gebeurt veel looproutes, bushaltes, oversteken, fietsparkeren, aansluiting parallelweg) wat het kruispunt complex maakt.	In combinatie met overige bevindingen (zie 4.8.1) de vormgeving van dit kruispunt herzien zodat er alle functies geïntegreerd kunnen worden en het ontwerp logisch, herkenbaar en begrijpbaar wordt voor alle weggebruikers.	A	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.2	0	Uniforme aansluiting parallelweg ontbreekt, dit geldt voor locaties waar het landbouwverkeer de parallelweg op en af rijdt en voor locaties waar een oversteek/uitwisseling plaatsvindt met de zijwegen. Hierdoor kan het verkeer op de hoofdrijbaan en/of de parallelweg verrast worden door onverwachte voertuigbewegingen.	Uniforme aansluiting toepassen conform handboekwegontwerp. Dit onderdeel wordt onderzocht binnen het onderzoek naar lange termijnoplossingen voor de kruispunten door Goudappel Coffeng.	AE	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.2	33.1				6. Kruispunten en kruisingen
4.6.2	43.0				6. Kruispunten en kruisingen
4.6.2	43.2				6. Kruispunten en kruisingen
4.6.2	35.8				6. Kruispunten en kruisingen
4.6.3	39.8	Onoverzichtelijke aansluiting op de Industrieweg (afgesloten met poort). Structuur voor fietsers en voetgangers onvoldoende gewaarborgd. Bushaltes liggen vrij ver van de aansluiting af, wat zorgt voor lange looproutes. Fietspad heeft een doorgang op de hoofdrijbaan echter doorgang naar de parallelweg is middels een hek afgesloten.	Nut en noodzaak toegang bedrijventerrein afwegen. Bushaltes centreren nabij oversteek of locatie nabij rotonde Copenweg. In combinatie met overige bevindingen (Zie ##) uniforme inrichting bushaltes, fietsparkeren en toegang parallelweg.	A	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.4	41.0				6. Kruispunten en kruisingen
4.6.5	46.6	Tussen beide Shell tankstations is een tegelpaadje aangelegd. Volwaardige oversteek ter plaatse van de rijbaan is niet mogelijk vanwege de aanwezigheid van doorgetrokken hoge rws-banden.	Looproute niet faciliteren + afzetten met hekken. Indien looproute noodzakelijk middengeleider toepassen of verplaatsen naar middengeleider ter hoogte van afstreping.	A	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.6	49.8	Parkeerplaats + informatie bord bevinden zich op een onlogische plek naast de lijnbusstrook ter hoogte van de splitsing. Voor de weggebruiker is het tevens niet duidelijk wat de functie van de plek is.	Parkeerplaats + informatiebord verwijderen, indien noodzakelijk elders terug plaatsen.	A	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.7	49.0	Parkeerplaats lijkt op deze locatie overbodig, verderop is een carpoolplek aanwezig.	Parkeerplaats verwijderen	O	6. Kruispunten en kruisingen
4.6.8	0	Tweestrooksrotondes als kruispuntvorm heeft een verhoogd risico op weef- en snijconflicten en kent een hoge passeersnelheid. Deze kruispuntvorm wordt hierdoor als onveilig aangemerkt.	Vormgeving aanpassen in vormen van turbotorondes en/of VRI geregelde kruispunten. Dit onderdeel wordt onderzocht binnen het onderzoek naar lange termijnoplossingen voor de kruispunten door Goudappel Coffeng.	AE	6. Kruispunten en kruisingen
4.7.1	0	Verlichting geeft ongelijkmatig beeld, afwisselende toepassing led en traditionele verlichting. Sommige plekken erg goed verlicht (tankstation), andere plekken onvoldoende verlicht (kruispunten, bushaltes, fietsenstalling).	Onderzoeken of het verlichtingsniveau voldoet. Op basis daarvan bepalen of aanvullende verlichting moet worden geplaatst of vervangen naar led. Rekening houden met voldoende aandacht voor langsgelijkmatigheid en opbouw in verlichtingsklasse en sociale veiligheid.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.1	0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.1	0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.1	35.0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.1	38.0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting

nr.	km	beschrijving probleem (rapportage)	aanbeveling (rapportage)	ernst	categorie
4.7.1	39.1				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.1	42.4				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.10	49.3	1-3 Markering linksafvak is 0,15 breed (hm 49.3-49.8) in combinatie met aanwezige pijlmarkering niet juist vormgegeven.	Markering aanpassen naar 1-3 0,45m breed.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.11	49.4	Rijstrookindeling + richtingen op de bewegwijzering boven rijbaan komt niet overeen met rijstrookindeling op de rijbaan.	Bewijzering aanpassen conform rijstrookindeling.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.12	49.7	Rechtsafvak voorsorteren richting A2 Utrecht/Amsterdam onvoldoende pijlmarkering aanwezig.	Aanvullende rechtsaf pijlmarkering toevoegen.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.13	49.8	Bord C09 (verbod landbouwverkeer en (brom)fietsers) + borden A1 50 km/uur. Bord C09 is overbodig, deze verkeersdeelnemers kunnen hier niet aanwezig zijn. Bord A1 komt overeen met locatie kombord van Nieuwegein.	Bord C09 verwijderen, Bord A1 overeen laten komen met begin bebouwde komgrens.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.14	49.8	Afvallende busbaan, herhaling lijnbusmarkering ontbreekt waardoor verwarring kan ontstaan.	Aanvullende Lijnbus markering toevoegen.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.15	49.1	Bewegwijzering richting A2 noord/Nieuwegein zuid, geen herhaling aanwezig. Beslisswijzer pas laat zichtbaar na stopstreep. Hetzelfde geldt voor doorgaande richting A2 Utrecht/Amsterdam.	Aanvullende bewijzering boven rijbaan aanbrengen middels portaal.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.15	49.1				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.16	46.4	L04 bebording voorsorteren + L05 afvallende rijstrook ontbreken in beide richtingen bij rotonde.	Bebording L04 + L05 plaatsen.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.2	0	Defecte verlichting (lichtmasten en bewegwijzering) op meerdere locaties.	Kapotte verlichting vervangen, onderhoudsregime bijstellen/intensiveren.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.2	30.6				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.2	37.5				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.2	33.0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.3	40.3	Wisselende grote verkeersborden B1 waarschijnlijk type III i.p.v. type II	Verkeersborden inventariseren en vervangen door type II.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.4	0	Reflectie middengeleiders is beperkt, bij slechte weersomstandigheden/duisternis vallen deze in mindere mate op.	Reflectie verbeteren door vervangen banden, reflecterende verf aan te brengen of het plaatsen van reflectoren. Betreft minimaal voorzijde van de geleider.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.5	34.8				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.5	44.0	Reflectoren worden afwisselend toegepast, afhankelijk van aanwezigheid van verlichting. Op enkele locaties zijn witte palen aangetroffen in de bocht. Verder zijn ook reflectoren in de rijbaanscheiding aangetroffen. Dit zorgt voor een wisselend beeld zonder enige samenhang.	Eenduidige manier van toepassing van reflectoren in rechtstanden, bochten en bij kruispunten. Dit geldt ook op locaties welke goed verlicht zijn en waar de weginrichting afwijkt van de richtlijnen.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.5	48.0				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.6	39.4	Op diverse locaties zijn bij aansluitingen op de parallelweg grote hoeveelheid bebording met veel informatie geplaatst. Dit heeft als gevolg dat het niet helder is wat er van de weggebruiker verwacht wordt mede in combinatie met een afwijkende inrichting van de aansluiting.	Middels bebording gebiedende wijs aangeven wat van de weggebruiker verwacht wordt en in combinatie met 4.6.2 de aansluiting verbeteren. Op enkele locaties kan volstaan worden met het weghalen van C09 borden omdat dit wegvak geen landbouwverkeer en (brom)fietsers aanwezig is.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.6	40.3				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.6	40.5				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.6	40.9				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.7	40.4				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.8	43.0	Beslisswijzers bij rotondes (is niet eenduidig aanwezig of slecht leesbaar. Hierdoor is het voor de weggebruiker lastig of laat zichtbaar welke richtingen aangegeven zijn.	Eenduidige manier aanbrengen van bewegwijzering conform richtlijnen. Basisuitgangspunt toepassing centraal geplaatste beslisswijzer conform richtlijnen.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.8	45.1				7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.7.9	49.1	1-1 Markering op het kruispunt niet conform richtlijnen, geeft onrustig wegbeeld.	Markering aanpassen naar 1-3 markering.	A	7. Markering, bebording, bebakening en verlichting
4.8.1	0	Geen eenduidige manier van fietsparkeren bij bushaltes. Bushaltes in relatie tot stallingen en oversteekmogelijkheden bevinden zich ver uit elkaar wat leidt tot onnodige loopafstanden en oversteeksituaties.	In combinatie met overige bevindingen (zie 4.8.1) vraagt dit kruispunt om nader onderzoek waarbinnen gezocht moet worden na een oplossing waar alle functies voldoende veilig geïntegreerd zijn.	AE	8. Human Factors
4.8.1	35.4				8. Human Factors
4.8.1	36.2				8. Human Factors
4.8.2	36.3	Dynamisch snelheidsbord op hm 36,3 staat vlak bij kruispunt, weggebruiker heeft hier de focus op heroriëntatie van weg in relatie tot het naderende kruispunt.	Bord verder vanaf kruispunt plaatsen.	A	8. Human Factors
4.8.2	33.0				8. Human Factors