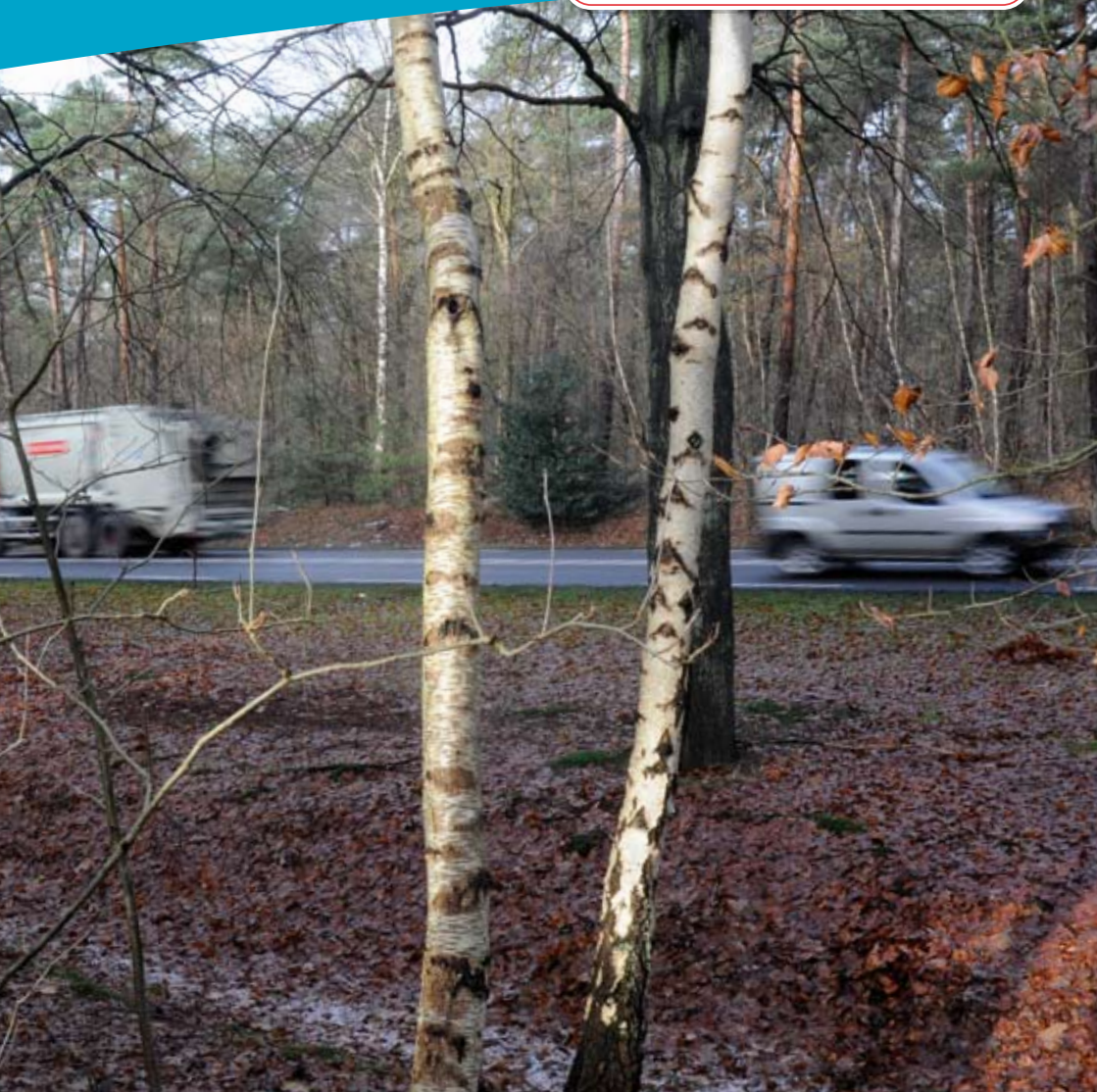


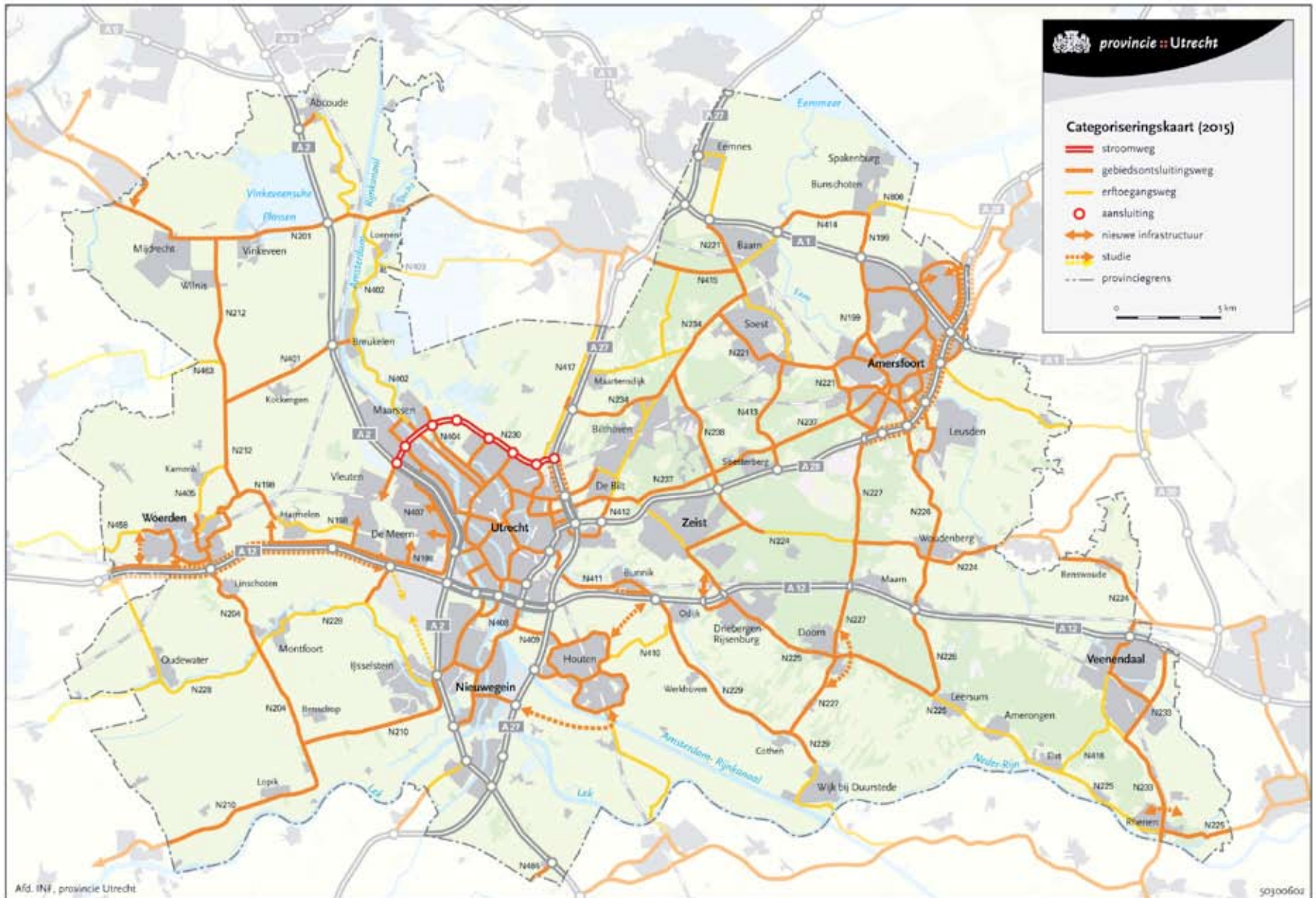


provincie :: Utrecht

# Duurzaam Veilig(e) Wegen

*Samen maken we Utrecht mooier*





### Categoriseringskaart (2015)

Kaart met de belangrijkste wegen in onze provincie. Dit is het wensbeeld van de wegcategoryering zoals wij dat graag zien.

## **Provinciale wegen Duurzaam Veilig ingericht**

De provincie Utrecht beheert 300 kilometer weg. De meeste provinciale wegen liggen buiten de bebouwde kom en vaak gaat het om doorgaande wegen. De snelheden liggen meestal hoger dan in de bebouwde kom en de kans dat een verkeersongeval slecht afloopt is dan ook aanzienlijk. Daarom schenken we veel aandacht aan de verkeersveiligheid op onze wegen.

We doen dit volgens het Duurzaam Veilig-concept. Duurzaam Veilig is de naam van een verkeersprogramma dat een vermindering van het aantal verkeersdoden en -ongevallen ten doel heeft. Het programma wordt overal in Nederland toegepast. Voorop staat dat verkeersveiligheid primair de verantwoordelijkheid is van de verkeersdeelnemers. Maar die kunnen fouten maken. Uitgangspunt van Duurzaam Veilig is om die fouten waar mogelijk te voorkomen. Dat wil zeggen dat we wegen zo inrichten dat verkeersongevallen zoveel mogelijk worden uitgesloten. En als er toch een ongeval plaatsvindt, moeten de gevolgen zo klein mogelijk zijn.

Bij het aanleggen van nieuwe wegen of bij het herinrichten van bestaande wegen worden de wegen Duurzaam Veilig vormgegeven. Dat gebeurt onder andere door de toepassing van gescheiden rijstroken, drempels, rotondes en brede bermten zonder obstakels. De nieuwe belijning die op veel plaatsen al te zien is, speelt daarbij ook een belangrijke rol.

Het is de bedoeling dat de weggebruiker zijn snelheid aanpast aan de inrichting van de weg. Op wegen zonder kruispunten, drempels en met brede ruime bermten rijden automobilisten automatisch sneller dan op smalle wegen tussen woningen met drempels en versmallingen.

In deze brochure vindt u antwoorden op de meest gestelde vragen die te maken hebben met verkeersveiligheid en Duurzaam Veilig op (Utrechtse) provinciale wegen.





## Voor welke wegen is de provincie verantwoordelijk?

Meestal denken mensen bij een provinciale weg aan een 80 km-weg. Hoewel dat inderdaad vaak provinciale wegen zijn – aangeduid met een N-nummer – beheert de provincie ook enkele andere wegen. Elk met hun eigen maximumsnelheid en inrichting.

Om te voorkomen dat er allerlei uiteenlopende oplossingen worden toegepast, wat verwarrend is voor de weggebruiker, volgen we de landelijke aanpak waarbij wegen in drie categorieën worden ondergebracht.

- De **100- en 120 km-wegen**. Dat zijn de autosnelwegen en autowegen waar het verkeer goed kan doorstromen. Dit zijn **stroomwegen**. Op deze wegen worden in principe geen snelheidsbeperkende maatregelen getroffen. De provincie Utrecht heeft maar één stroomweg in beheer, de Zuilense Ring.
- De **N-wegen** en andere belangrijke doorgaande wegen zijn wegen met minimaal één aparte rijstrook per richting voor de auto en in principe altijd vrijliggende fietspaden. Ze vormen de schakel tussen de hoofdwegen en de woongebieden. Dit zijn de **gebiedsontsluitingswegen**. De maximumsnelheid op deze wegen is buiten de bebouwde kom 80 km/uur en binnen de bebouwde kom 50 km/uur. Ruim 90% van de Utrechtse provinciale wegen is van dit type.
- En ten slotte zijn er de **overige wegen** binnen en buiten de bebouwde kom waar langzaam en snelverkeer samen gebruik van maken. De weg die u meestal tot voor de deur brengt. Dit zijn de **erftoegangswegen**. De maximumsnelheid op deze wegen is buiten de bebouwde kom 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 km/uur. Als het om een belangrijke fietsroute gaat en de weg is in beheer bij de provincie, kiezen we er in principe voor langs deze wegen vrijliggende fietspaden aan te leggen. De meeste erftoegangswegen zijn in beheer bij gemeenten.



## Wat betekenen die nieuwe lijnen op de weg?

**De belijning 'verleidt' de weggebruiker tot aangepast gedrag. Hij kan er uit afleiden op wat voor soort weg hij rijdt en vaak hoe hard hij mag rijden.**

De nieuwe wegbelijning is de meest in het oog springende verandering als het gaat om Duurzaam Veilig. De belijning geeft de wegcategorie aan en daarmee ook hoe hard er gereden mag worden. Naarmate meer wegen van de nieuwe belijning worden voorzien, zal iedereen hier geleidelijk vertrouwd mee raken.

Bij doorgetrokken strepen in het midden en aan de zijkant, is er sprake van een auto-weg (stroomweg = 100 km-weg). Voor de duidelijkheid is de middenstreep met een groene baan gevuld. Soms ligt er in plaats daarvan een grasberm.

Een weg met een onderbroken streep aan de zijkant én een dubbele middenstreep is – buiten de bebouwde kom – een 80 km-weg (gebiedsontsluitingsweg). Met een onderbroken streep aan de zijkant maar geen middenstreep gaat het – buiten de bebouwde kom – om een 60 km-weg (erftoegangsweg).

Op smalle erftoegangswegen staan helemaal geen strepen, zoals op ventwegen en smalle dijkwegen. Ook op deze wegen is buiten de bebouwde kom de maximumsnelheid 60 km/uur.

De onderbroken streep aan de zijkant duidt aan dat men op een weg van een lagere categorie rijdt. Ook als iemand niet precies de betekenis van de lijnen kent, bevordert het de verkeersveiligheid. Door een onderbroken lijn langs de weg gaan automobilisten vanzelf al een beetje minder snel rijden.

Om de nieuwe belijning in te voeren is op gebiedsontsluitingswegen voldoende breedte nodig. Anders kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan. Als die breedte er niet is moet de weg eerst verbreed worden. Het zal daarom nog wel een aantal jaren duren voordat de nieuwe belijning overal te zien is en bij de automobilist 'tussen de oren' zit.

NB. Achterin deze brochure treft u de landelijke folder "**Nieuwe strepen op de weg makkelijker en veiliger**" aan.



## Hoe hard mag ik hier?

**De nieuwe belijning geeft de wegcategory aan en daar hoort een maximumsnelheid bij. Op provinciale wegen bedraagt die in principe 80 km/uur, tenzij borden een andere snelheid aangeven. Om de weggebruiker te helpen staat langs provinciale wegen de maximumsnelheid steeds vaker op de hectometerpaaltjes.**

Heeft de nieuwe belijning die in het kader van Duurzaam Veilig is aangebracht consequenties voor de maximumsnelheid? Ja en nee. De belijning is aangebracht omdat weggebruikers zich daardoor meer bewust zijn van de maximumsnelheid en hun snelheid daardoor aanpassen. Ze kunnen er uit afleiden op welke categorie ze rijden. En of er bijvoorbeeld ook fietsers of tractoren van de weg gebruikmaken.

Beperken we ons hier tot de provinciale wegen, dan geldt op autowegen met doorgetrokken strepen langs de weg een maximumsnelheid van 100 km/uur (in de provincie Utrecht geldt dat alleen voor de N230, de Zuilense Ring). Op wegen met een onderbroken kantstreep zijn er twee mogelijkheden. Ligt er een dubbele doorgetrokken of onderbroken middenstreep? Dan geldt buiten de bebouwde kom een 80 km-limiet. Op wegen zonder middenstreep is de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom 60 km/uur.

Maar er zijn natuurlijk altijd uitzonderingen denkbaar. Want op enkele locaties – bijvoorbeeld bij verkeerslichten of in een gevaarlijke bocht – is ook 80 of 60 km/uur te hard. Hoe de belijning ook is, uiteindelijk zijn het altijd de verkeersborden die de wettelijk toegestane maximumsnelheid aangeven. Deze is ook steeds vaker af te lezen op de hectometerbordjes die de maximumsnelheid herhalen.



## Waarom is inhalen hier verboden?

**Inhalen is gevaarlijk. Er gebeuren vaak ongevallen door inhalen en de afloop daarvan is meestal ernstig. Alleen het inhalen van landbouwverkeer wordt soms toegestaan. Dit wordt dan met borden aangegeven.**

Inhalen is de oorzaak van veel verkeersongevallen. Binnen het Duurzaam Veilig-concept is inhalen dan ook in principe niet toegestaan.

Waar geen ruimte is voor een middenberm, geeft een dubbele middenstreep aan dat inhalen daar echt niet mag. Ligt er een onderbroken middenstreep, dan is het op provinciale wegen in Utrecht alleen toegestaan om langzaam gemotoriseerd verkeer, zoals tractoren, in te halen. Verkeersborden geven dit aan. Dat speelt op 80 km-wegen nogal eens en is dan een uitzondering op de regel. Want het liefst geven we tractoren een parallelbaan, zodat het inhaalprobleem zich niet voordoet. Maar dat is niet altijd te realiseren vanwege landschappelijke waarden of aangrenzende bebouwing. Zo'n doorgetrokken dubbele middenstreep zonder onderbrekingen of spaties betekent trouwens ook dat je vanaf de weg niet linksaf een inrit in mag rijden.





## Waarom houdt niemand zich hier aan de maximumsnelheid?

**Alleen een verkeersbord helpt niet. Door de weginrichting maken we automobilisten duidelijk hoe hard men mag. Soms zijn snelheidsremmende maatregelen nodig. Aanvullend is met politiecontrole het snelheidsgedrag aan te pakken.**

Te hard rijden is een vaak gehoorde klacht als verkeersveiligheid ter sprake komt. Alleen een verkeersbord met de maximumsnelheid plaatsen helpt niet. Als men te hard rijdt moet de weginrichting zo worden aangepast dat weggebruikers min of meer vanzelf langzamer rijden. Opzet is de wegen Duurzaam Veilig in te richten zodat de functie van de weg, het snelheidsgedrag en het wegbeeld met elkaar in overeenstemming zijn. Zo hoort bij iedere wegcategorie een specifieke snelheid, een specifieke verkeersintensiteit en ook een specifieke breedte. De belijning geeft de wegcategorie aan en welk snelheidsgedrag daarbij past.

Op plaatsen waar we om veiligheidsredenen een lagere snelheid willen (bijvoorbeeld kruispunten) leggen we soms verkeersdrempels of plateaus aan om het gewenste snelheidsgedrag af te dwingen. Als de weg goed is ingericht en men rijdt toch nog te hard, houdt de politie extra controles. Voor de duidelijkheid staat op de hectometerbordjes langs onze wegen de maximumsnelheid aangegeven.





## Ze rijden hier zo hard. Kan de maximumsnelheid hier omlaag?

**De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is in principe altijd 80 km/uur. Als automobilisten zich daar niet aan houden, moeten maatregelen worden genomen. Het instellen van een lagere snelheidslimiet gebeurt alleen als er geen andere mogelijkheden zijn om de veiligheid te verbeteren.**

Als de weg nu een 80 km-weg (gebiedsontsluitingsweg) is, zijn we terughoudend met snelheidsverlaging. Het instellen van een lagere snelheid kan alleen als een weg in een lagere categorie is in te delen. Dat is mogelijk als er niet teveel verkeer is en er voor het doorgaande verkeer voldoende alternatieven zijn. In de praktijk is dit alleen te realiseren als ter vervanging van deze route een nieuwe weg wordt aangelegd of door wegen in de directe nabijheid te verbreden. Ook houden we rekening met de routes van het openbaar vervoer omdat de bus last kan hebben van snelheidsremmende maatregelen op een 60 km-weg.

We passen snelheidsverlaging op 80 km-wegen alleen toe wanneer er op korte termijn geen andere mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als we de weg niet goed als gebiedsontsluitingsweg kunnen inrichten – omdat er bijvoorbeeld een krappe bocht is of onvoldoende breedte – kunnen we voor een deel van de weg een maximumsnelheid van 60 km/uur instellen.



## Het wordt hier steeds drukker. Zijn er maatregelen mogelijk?

**De toename van het verkeer kan op bepaalde wegen extra overlast veroorzaken. Oplossingen vragen vaak ingrijpende maatregelen. Denk aan het omleiden van verkeer over andere routes of het aanbieden van vervoersalternatieven zoals fietsen en ov.**

De Duurzaam Veilig-aanpak houdt in dat je het verkeer op de daarvoor bestemde wegcategorie laat rijden. Stroomwegen kunnen meer verkeer aan dan gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen weer minder dan gebiedsontsluitingswegen. We streven er naar de hoeveelheid verkeer en de wegcategorie met elkaar in overeenstemming te brengen.

Als het te druk wordt, betekent dit vaak dat we maatregelen moeten nemen om de hoeveelheid verkeer terug te dringen. Bijvoorbeeld door verkeer over alternatieve routes te sturen en soms door nieuwe wegen aan te leggen of wegen te verbreden. Of door vervoeralternatieven aan te bieden in de vorm van fiets- en openbaar vervoer voorzieningen.

Soms is de oversteekbaarheid van drukke wegen een probleem voor kruisend verkeer en voetgangers. Daar zijn specifieke maatregelen voor te nemen. Zoals oversteekvoorzieningen of parallelwegen.

Wegen smaller maken of een lagere maximumsnelheid instellen leidt niet tot minder verkeer. Smalle wegen met veel auto's zijn bovendien verkeersonveilig.



## Er rijden hier zoveel vrachtauto's. Kunnen die geen andere route nemen?

**Op de wegen tussen de autosnelwegen en de industrie- en winkelgebieden rijdt veel vrachtverkeer. Met de juiste inrichting hoeft dat geen probleem te zijn. Te veel doorgaand vrachtverkeer op erftoegangswegen is ongewenst.**

Ook vrachtverkeer moet vlot en veilig op zijn bestemming kunnen komen. Wij hebben samen met het Rijk en de gemeenten een zogenaamd Kwaliteitsnet Goederenvervoer ontwikkeld. Daarin zijn routes aangewezen die passend zijn voor goederenvervoer. Daarmee willen we voorkomen dat doorgaand vrachtverkeer gebruik maakt van erftoegangswegen.

Erftoegangswegen mogen door alle weggebruikers (wandelaars, fietsers, paard en wagen, landbouwverkeer) gebruikt worden (uitgezonderd enkele erftoegangswegen met vrijliggende fietspaden). Daar horen in principe geen vrachtauto's tussen. Het is niet altijd te voorkomen, want soms ligt een bestemming van een vrachtauto zo dicht bij een erftoegangsweg dat er geen andere mogelijkheden zijn.

Wij willen zo min mogelijk doorgaand vrachtverkeer over erftoegangswegen laten rijden. Momenteel wordt gewerkt aan oplossingen waarbij vrachtauto's via navigatiesystemen 'automatisch' worden geleid over de stroom- en gebiedsontsluitingswegen en dus zo min mogelijk over erftoegangswegen. Een specifiek probleem als geluidsoverlast door vrachtverkeer kan beter op een andere manier worden aangepakt. Bijvoorbeeld door het toepassen van geluidsreducerend asfalt.





## Is dat kruispunt veiliger te maken?

**Een rotonde is een oplossing die goed past binnen Duurzaam Veilig omdat deze voorkomt dat weggebruikers elkaar met hoge snelheid kunnen ontmoeten. Soms is er echter te veel verkeer of willen we het verkeer beter kunnen sturen en plaatsen we verkeerslichten.**

Kruispunten worden veiliger door een rotonde aan te leggen.

Je voorkomt immers dat verkeersdeelnemers elkaar met hoge snelheid kunnen ontmoeten. Daarom is dit een Duurzaam Veilige oplossing en legt de provincie vaak rotondes aan, soms met meerdere rijstroken. Maar als er te veel verkeer van een bepaalde weg gebruik maakt, krijg je files vóór de rotonde en moeten we toch weer terugvallen op verkeerslichten.

Het Duurzaam Veilig-concept heeft ook positief bijgedragen aan de veiligheid van kruispunten met verkeerslichten. Bij een aantal kruispunten zijn namelijk drempels of plateaus aangebracht om de snelheid te verlagen. Dat voorkomt dat mensen gaan racen om nog net groen te halen en daardoor neemt ook het aantal kop-staartbotsingen af.

Voordeel van verkeerslichten is dat je het verkeer beter kunt 'sturen' via bepaalde wegen, door die bijvoorbeeld extra groen te geven.



## Ik voel me op de fiets soms niet veilig. Kan de provincie daar wat aan doen?

### **Aparte fietspaden en de nieuwe belijning helpen de fietser.**

Duurzaam Veilig lost niet alle problemen voor de fietsers in één keer op, maar zorgt wel voor meer duidelijkheid. Langs provinciale 80km-wegen leggen we fietspaden aan als het om een veel gebruikte fietsroute gaat. Op 60 km-wegen buiten de bebouwde kom doen we dat het liefst ook, maar dat lukt niet altijd.

De belijning op 60 km-wegen, onderbroken kantstrepen zonder middenstreep, dwingt de automobilist min of meer om het midden van de rijbaan te kiezen. Dat werkt in het voordeel van de fietser. Als er voldoende ruimte is, maken we daar een duidelijk herkenbare fietsstrook met rood asfalt.

Landelijke folder "Nieuwe strepen op de weg makkelijker en veiliger"



(Komt op provinciale wegen in Utrecht niet voor.)



## Dubbele witte middenstrepen met groen

### **Maximum snelheid?**

Dit is een autoweg. U mag 100 km/uur, behalve als verkeersborden een lagere snelheid aangeven.

### **Inhalen?**

- Doorgetrokken witte middenstrepen: inhalen is hier verboden.
- Onderbroken witte middenstrepen: inhalen is hier toegestaan, behalve als verkeersborden het verbieden. Haal alleen in, wanneer het veilig kan.

### **Welk soort verkeer?**

- Auto's, vrachtwagens en motoren
- Niet: landbouwvoertuigen, brommobielen, bromfietzen, fietsen en voetgangers

## Dubbele witte middenstrepen zonder groen

### **Maximum snelheid?**

U mag 80 km/uur, behalve als verkeersborden een lagere snelheid aangeven.

### **Inhalen?**

- Doorgetrokken witte middenstrepen: inhalen is hier verboden.
- Onderbroken witte middenstrepen: inhalen is hier toegestaan, behalve als verkeersborden het verbieden. Haal alleen in, wanneer het veilig kan.

### **Welk soort verkeer?**

- Auto's, vrachtwagens en motoren
- Soms: landbouwvoertuigen en brommobielen
- Niet: bromfietzen, fietsen en voetgangers

## Geen middenstrepen

### **Maximum snelheid?**

- Staat langs de weg het bord 60 of zone-60, dan mag u 60 km/uur.
- Staat langs de weg geen snelheidsbord of zone60-bord, dan mag u 80 km/uur.

### **Inhalen?**

Inhalen is hier toegestaan, behalve als verkeersborden het verbieden. Haal alleen in, wanneer het veilig kan.

### **Welk soort verkeer?**

- Auto's, vrachtwagens en motoren
- Landbouwvoertuigen
- Brommobielen, bromfietzen, fietsen en voetgangers

## **Colofon**

uitgave: Provincie Utrecht  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht  
website: [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)  
telefoon: 030 258 34 19

oplage: 750  
januari 2009

tekst: Reith|Hendriks, Verkeer en Vorm  
vormgeving en fotografie: Verkeer en Vorm

Aan de tekst in deze folder kunnen geen rechten worden ontleend.