

# DEEL 3

## INTEGRATIE



# 11 VISIE OP HET WEGENNET

In dit laatste beleidsmatige hoofdstuk worden diverse elementen uit de voorgaande hoofdstukken samengenomen om te komen tot een visie op het wegennet.

Ten behoeve van deze visie worden de wegen in verschillende categorieën verdeeld.

De visie is opgebouwd uit een aantal elementen (zie figuur 11.1):

- ◆ **Functie (11.2).** De functie van het wegennet geeft aan of een weg een belangrijke functie heeft om het verkeer te verwerken of niet. Daarbij speelt ook de functie een rol die een weg heeft voor het fietsverkeer, het openbaar vervoer en het goederenvervoer.
- ◆ **Gebruik (11.3).** Hoeveel verkeer maakt gebruik van de weg?
- ◆ **Omgeving (11.4).** In welke omgeving ligt een weg: binnen/buiten de bebouwde kom, in beschermde groen- of cultuurhistorisch waardevolle gebieden?
- ◆ **Vormgeving (11.5).** Enerzijds moet de vormgeving van een weg voortkomen uit de functie, anderzijds bepaalt de vormgeving van een weg ook de functie die deze weg kan hebben.

Uitgangspunt bij het ontwikkelen van een visie op het wegennet is dat realistisch wordt omgegaan met het optredende verkeer.



Figuur 11.1. Functie, gebruik, omgeving en vormgeving bepalen de visie op het wegennet..

Dit alles resulteert in een visie op het wegennet die wordt samengevat in kaart 11.2.

In 11.6 wordt de kaart toegelicht en worden knelpunten besproken.

## DOEL VAN DE VISIE OP HET WEGENNET

Met het gecategoriseerde wegennet geeft het BRU haar visie op het wegennet. Deze visie is bepalend voor de te nemen maatregelen op de betreffende weg en omgeving, alsmede voor de te verlenen subsidies. De visie op het wegennet is geen instrument waarmee in detail de zaken rond het wegennet worden geregeld. Dit is de zaak van de wegbeheerders. Op basis van deze overweging kiest het BRU voor een beperkt aantal klassen. Dit geeft de wegbeheerders mogelijkheden om nader te differentiëren.

## 11.1 NUANCERING VAN HET OORSPRONKELIJKE CONCEPT

Het categoriseren van het wegennet is voortgekomen uit het concept Duurzaam Veilig. Opzet hiervan is het ontwikkelen van een beperkt aantal wegtypen, die als volgt kunnen worden gekarakteriseerd:

### STROOMWEGEN

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere de hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In de praktijk betreft het autosnelwegen en auto-wegen. Het snelheidsregime is thans 100 of 120 km/u. Langzaam verkeer mag geen gebruik maken van dit type weg.

### GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Het snelheidsregime op dit type wegen is gedifferentieerd. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/u en bij uitzondering 70 km/u. Het laatste zal voorkomen op wegen met meer dan één rijstrook per richting. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/u. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers, maar in specifieke gevallen zijn ongelijkvloerse kruisingen ook mogelijk. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal directe erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.



Erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom, gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten de bebouwde kom, stroomweg.

### ERFTOEGANGSWEGEN

Dit type weg is vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen, bedrijven en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt een snelheidsregime van bij voorkeur 30 km/u, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. In sommige gevallen is ook 50 km/u mogelijk. Er is over het algemeen sprake van menging van auto's en fietsen. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/u.

Voor de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen is een verdere onderverdeling gemaakt in twee klassen. Sommige gemeenten, zoals Utrecht, hebben een verdere detaillering toegepast.

Achtergrond van de categorisering is dat gelijke wegtypen een identiek wegontwerp moeten krijgen, waardoor de weggebruiker kan aflezen op welk wegtype hij/zij zich bevindt en welk gedrag er wordt verwacht. Uiteindelijk heeft deze opzet het niet gehaald om de volgende redenen:

- ◆ Er wordt onvoldoende recht gedaan aan de lokale omstandigheden, waarbij een weg bijvoorbeeld loopt door intensief bebouwd gebied of door waardevolle groenelementen.
- ◆ Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar om het hele wegennet aan te passen.
- ◆ Het uitgangspunt dat de weggebruiker het gedrag zal aanpassen aan het wegtype is een onbewezen stelling.

De rigide relatie tussen wegtype en vormgeving kan niet worden gehandhaafd. Het BRU wil echter wel de gehanteerde wegtypen blijven gebruiken.

Bij het ontwerpen van een wegennet is het definiëren van de stroomwegen een betrekkelijk eenvoudige opgave. Het toedelen van de wegen naar een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg is echter in een aantal gevallen discutabel. Daarbij is het de vraag of prioriteit wordt gegeven aan de verkeersfunctie van een weg (gebiedsontsluitingsweg) of aan de leefbaarheidsfunctie (erftoegangsweg). Het staat daarbij buiten kijf dat als een weg primair een verkeersfunctie krijgt er ook rekening met de leefbaarheid moet worden gehouden. En omgekeerd moet voor sommige wegen, waar de leefbaarheid centraal staat, rekening worden gehouden met het verkeer. Het ontkennen van de belangen levert onevenwichtige ontwerpen op.

## 11.2 FUNCTIE

### 11.2.1 DE BEREIKBAARHEID VAN KERNGEBIEDEN

De kerngebieden van kaart 3.1 vormen de basis voor het bepalen van de functie van een weg. Met de kerngebieden wil de regio tot uitdrukking brengen welke gebieden voor het (economisch) functioneren van de regio van groot belang zijn. Een goede bereikbaarheid van deze gebieden moet dan ook prioriteit hebben, waarbij de prioriteit van nationale en randstedelijk kerngebieden boven die van de regionale kerngebieden wordt gesteld. In kaart 4.4 zijn de kerngebieden "vertaald" naar een aanduiding van de wegen die voor de bereikbaarheid van de kerngebieden van belang is. Consequentie hiervan is dat de kerngebieden ontsloten moeten zijn via gebiedsontsluitingswegen.

### 11.2.2 BELANGRIJKE WEGEN VOOR HET GOEDERENVERVOER

De kerngebieden omvatten ook de belangrijkste regionale bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer, want behalve centrumgebieden, kantoorgebieden en voorzieningen bevatten de kerngebieden ook de belangrijkste bedrijventerreinen: Lage Weide, Laagraven, Plettenburg en Het Klooster. Naast deze bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer zijn in kaart 10.1 de belangrijke routes voor het goederenvervoer aangegeven. In de visie van het BRU is het onwenselijk als grote stromen vrachtverkeer worden afgewikkeld over een weg met een erf functie. Daarom worden de wegen uit kaart 10.1 bij voorkeur aangewezen als stroomweg of gebiedsontsluitingsweg.

### 11.2.3 WEGFUNCTIE EN FIETS

Naast het goederenvervoer is de positie van de fiets belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in de functie die aan een weg wordt gegeven, maar veeleer aan de vormgeving van de weg en de voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer.

Zo kan over een weg die de functie heeft van gebiedsontsluitingsweg of van erf toegangsweg een belangrijke fietsroute lopen. In het eerste geval zullen er afzonderlijke fietsvoorzieningen nodig zijn; in het tweede geval is dat, afhankelijk van de concrete situatie, wellicht niet nodig. Echter, de functie van een weg verandert niet als er sprake is van een fietsroute.





## 11.1 INTENSITEITEN WEGENNET 2015 (VRU 1.3)

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal

6000 - 9000 mvt

> 9000 mvt

#### 11.2.4 WEGFUNCTIE EN OPENBAAR VERVOER

In kaart 6.5 is de hoofdstructuur voor het openbaar vervoer opgenomen. Daarin is een aantal belangrijke regionale busassen opgenomen. Het is ondenkbaar dat belangrijke busassen en zelfs frequent gereden buslijnen via erftoegangswegen worden afgewikkeld. Kortom, regionale busassen dienen van gebiedsontsluitingswegen of zelfs stroomwegen gebruik te maken.

#### 11.3 GEBRUIK

Wegen, waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen niet een te hoge intensiteit hebben. In de landelijke opzetten voor het categoriseren van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen). Deze normen lijken eerder gebaseerd op meer landelijke gebieden dan op het Utrechtse stadsgewest. Daarom wordt in het kader van het ontwikkelen van een visie op het wegennet het uitgangspunt gehanteerd, dat wegen die een intensiteit hebben van 9000 motorvoertuigen per etmaal of meer aangewezen worden als gebiedsontsluitingsweg. In kaart 11.1 zijn de intensiteiten weergegeven.

#### 11.4 OMGEVING

De omgeving van een weg is van grote invloed op de visie op een dergelijke weg.

Hierbij spelen vragen een rol als:

- ◆ Wat is het beschikbare profiel?
- ◆ Wordt er direct aan de weg gewoond?
- ◆ Welke andere functies heeft een weg (scholen, winkels enz.)?
- ◆ Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
- ◆ Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan in omvangrijke mate direct wordt gewoond en waaraan diverse andere functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn. De aspecten groen en cultuurhistorie zijn vooralsnog niet betrokken in de afweging.

#### 11.5 VORMGEVING

De vormgeving van een weg dient te passen bij de functie en het gebruik en bij de eisen, die de omgeving stelt aan een dergelijke weg. Aan de andere kant is het de vormgeving die in grote mate bepaalt welke functie een weg kan hebben, wat het gebruik is en hoe een weg past in de omgeving.

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is de verkeersveiligheid. Bij de vormgeving moet worden gedacht aan de volgende aspecten:

- ◆ de breedte van de weg, scheiding van rijbanen, verlichting, kruispuntvormen enz.
- ◆ de positie van de fiets: apart fietspad of niet?
- ◆ de positie van de voetganger: een apart voetpad of niet?
- ◆ de positie van het openbaar vervoer: een eigen baan of niet?

In 11.2 is reeds opgemerkt dat op erftoegangswegen het verkeer meer wordt gemengd dan op gebiedsontsluitingswegen. Op stroomwegen is er vaak sprake van een grote scheiding van verkeerssoorten (ongelijkvloerse kruisingen).

Vormgeving is een kwestie van maatwerk. Zo kan er geen eenduidig profiel voor bijvoorbeeld alle gebiedsontsluitingswegen worden toegepast. Daarvoor is elke situatie anders: een andere omgeving, een andere uitgangssituatie en ander verkeersgebruik (groepen fietsende scholieren, vrachtverkeer, enz.).



## 11.2 REGIONALE VISIE OP HET WEGENNET

- stroomweg
- regionale gebiedsonsluitingsweg
- - - nadere studie

## 11.6 DE KAART: VISIE OP HET WEGENNET

### 11.6.1 ONTWERPCRITERIA

In 11.2 tot en met 11.5 is een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de visie op het wegennet. Samengevat zijn de uitgangspunten als volgt:

ASPECT	CRITERIUM	BRON
functie	1. Kerngebieden liggen aan een stroom- of gebiedsontsluitingsweg	kaart 4.4
functie	2. Grotere stromen goederenvervoer wordt afgewikkeld via stroom- of gebiedsontsluitingswegen	kaart 10.1
functie	3. Busroutes worden afgewikkeld via stroom- of gebiedsontsluitingswegen	kaart 6.5
gebruik	4. Wegen met een intensiteit > 9000 mvt/etm zijn in principe een stroom- of gebiedsontsluitingsweg	kaart 11.1
gebruik	5. Wegen met een intensiteit tussen 6000 - 9000 mvt/etm zijn bij voorkeur een stroom- of gebiedsontsluitingsweg	kaart 11.1
omgeving	6. Wegen in een omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg	
vormgeving	7. De vormgeving past bij de functie, vormgeving en het gebruik van de weg	

Tabel 11.1. Ontwerpcriteria voor gecategoriseerde wegennet.

De criteria uit tabel 11.1 zijn niet altijd eenduidig in de zin dat een bepaalde weg volgens het ene criterium een gebiedsontsluitingsweg kan zijn en volgens het andere een erftoegangsweg. Dit doet zich onder andere voor bij wegen door een kern waaraan gewoond wordt en waarover meer dan 9000 motorvoertuigen per etmaal rijden.

Als uitgangspunt voor het ontwerp van een weg geldt dat de functie maatgevend is. De knelpunten zijn weergegeven op kaart 11.3 en worden in 11.6.4 nader besproken.

### 11.6.2 DE KAART

Op basis van de uitgangspunten die in 11.6.1 zijn samengevat is kaart 11.2 samengesteld.



Op deze kaart zijn de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen aangegeven. Er zijn alleen erftoegangswegen opgenomen waarvan de intensiteiten aan motorvoertuigen in 2015 hoger zijn dan de gestelde 9000 motorvoertuigen per etmaal of die een functie hebben voor het goederenvervoer. Alle wegen die niet zijn opgenomen in deze kaart worden aangewezen als erftoegangswegen.

### 11.6.3 DE WEGBEHEEDERS EN DE CATEGORISERINGSKAART

Van wegbeheerders wordt gevraagd de visie uit dit hoofdstuk als uitgangspunt te nemen bij het opstellen van hun plannen. In eerste instantie is daarbij de methodiek van belang: functie, gebruik en omgeving, die met de vormgeving wordt samengebracht in een categorisering. Overigens staat het de wegbeheerders vrij nadere nuanceringen in de categorisering op te nemen. Zo heeft de gemeente Utrecht een drietal categorieën gebiedsontsluitingswegen onderscheiden.



### 11.3 POTENTIËLE KNELPUNTEN WEGENNET

-  niet-gebiedsontsluitingsweg met hoge intensiteit (> 9000 mvt)
-  gebiedsontsluitingsweg met leefbaarheidsproblemen



#### 11.6.4 DE KNELPUNTEN

In principe zijn de gele wegen uit kaart 11.3 knelpunten: immers de functie van een dergelijke weg is erftoegangsweg, terwijl de betreffende weg intensief wordt gebruikt. In een aantal gevallen is dit knelpunt theoretisch van aard omdat de vormgeving van de betreffende weg volledig is aangepast aan de intensiteiten of omdat het aantal functies van de weg gering is. In andere gevallen vragen knelpunten wel degelijk om een oplossing. Het zal vaak nadere studie vergen om te bepalen welke oplossingen effectief, betaalbaar en acceptabel zijn. Bovendien is er sprake van maatwerk: in sommige gevallen is aanpassing van de vormgeving mogelijk, maar in andere gevallen kan dit niet.

De belangrijkste knelpunten in kaart 11.3 zijn:

De Bilt:	Soestdijkseweg Zuid, Brandenburgseweg - Leyensweg, Blauwkapelseweg - Burg. De Withstraat
Bunnik:	Passage A12 - Zeist
Driebergen-Rijsenburg:	Hoofdstraat
Houten:	N410 (Houten - Odijk)
Maarssen:	Straatweg
Nieuwegein:	Centrumring
Utrecht:	Diverse wegen, o.a. Amsterdamsestraatweg, omgeving Albatrosstraat - Ledig Erf - Verdeelring West
Vianen:	Wegenstructuur in het centrum
Zeist:	Utrechtseweg - Dorpsstraat, Schaerweidelaan - Bergweg, Waterigeweg

Samen met de gemeenten wil het BRU nagaan of er maatregelen nodig en wenselijk zijn en welke deze maatregelen zouden kunnen zijn.

