

Partiële Herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. actualisatie wegcategorisering provinciale wegen 2040

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Overwegende dat in hoofdstuk 7 van het Omgevingsprogramma Flevoland de mobiliteitsvisie is opgenomen en in paragraaf 7.4.1. de categorisering van provinciale wegen;

De landelijke en Europese verkeersveiligheidsambitie 'vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50% in 2030 (t.o.v. 2020) en nul verkeersdoden in 2050' is;

De provincie Flevoland zich heeft gecommitteerd aan de doelstelling voor een 'continu dalende trend in het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers';

De afgelopen jaren het aantal verkeersdoden in Flevoland gelijk bleef en er geen dalende lijn meer is in het aantal verkeersslachtoffers;

Verkeersveiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn om de dalende trend van het aantal verkeersslachtoffer (weer) voort te zetten;

Het hiervoor wenselijk is maatregelen te treffen op locaties die een hoger risico kennen afhankelijk van de wegcategorisering;

In het Programma Mobiliteit en Ruimte 2022-2030 (vastgesteld in 2022) de actualisatie van de wegcategorieën als opgave is opgenomen en dit besluit daar uitvoering aan geeft;

Van de Ontwerp Partiële Herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. actualisatie wegcategorisering provinciale wegen 2040 kennis is gegeven in Provinciaal Blad 2024, nr.15683 van 15 oktober 2024;

De ontwerp partiële herziening ter inzage heeft gelegen van 16 oktober tot en met 26 november 2024 op www.flevoland.nl/terinzage en op www.officiëlebekendmakingen.nl en beschikbaar is gesteld in het Omgevingsloket ([akn/nl/bill/pv24/2024/2_88](https://akn.nl/bill/pv24/2024/2_88));

Gelezen het voorstel van 28 januari 2025, nummer 3359196;

Gelet op het bepaalde in de Omgevingswet en de daarbij behorende uitvoeringsregelgeving, de Algemene wet bestuursrecht en de Provinciewet;

Besluiten:

Vast te stellen de navolgende partiële herziening van het Omgevingsprogramma Flevoland en de daarbij behorende bijlagen:

Artikel I

De Partiële Herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. actualisatie wegcategorisering provinciale wegen 2040 ([akn/nl/bill/pv24/2025/2_99](https://akn.nl/bill/pv24/2025/2_99)),

zoals is aangegeven in Bijlage A.

Artikel II

[Gereserveerd]

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking in het Provinciaal Blad.

Aldus besloten in de vergadering van 11 februari 2025

*Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris, de voorzitter,*

Bijlage A

Partiële Herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. actualisatie wegcategorisering provinciale wegen 2040

Inleiding

Flevoland heeft haar mobiliteitsambities verwoord in hoofdstuk 7 van het Omgevingsprogramma Flevoland vastgesteld in 2019. De provincie stelt een overkoepelend doel: de provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen. In het programma wordt, mede door de centrale ligging, de ontwikkelingen in demografie en economie, uitgegaan van een toename van mobiliteit. De vraag naar verschillende modaliteiten verschilt per gebied, maar de auto blijft de dominante vervoerwijze in Flevoland. Een veilige auto-infrastructuur is daarom van groot belang.

De provincie Flevoland heeft zich gecommitteerd aan de doelstelling voor een 'continu dalende trend in het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers'. Flevoland vertoont echter sinds enkele jaren geen dalende lijn meer in het aantal verkeersslachtoffers. De afgelopen jaren bleef het aantal verkeersdoden gelijk. Naast het menselijke leed veroorzaakt de verkeersonveiligheid jaarlijks grote maatschappelijke kosten^[1].

Om de dalende trend van het aantal verkeersslachtoffer (weer) voort te zetten, zijn verkeersveiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Niets doen is dan geen optie. Een verkeersveilige weg kent een juiste balans tussen de functie, het gebruik en de inrichting van de weg. Om tot een juiste balans te komen, moet allereerst de (beoogde) functie van een weg (wegcategorie) worden bepaald. Pas wanneer de functie van de weg is vastgesteld aan de hand van het (beoogd) gebruik, komt de inrichting van de weg aan de orde.

In deze partiële herziening van het Omgevingsprogramma Flevoland wordt de beoogde wegcategorisering van de provinciale wegen inzichtelijk gemaakt. Dit mede aan de hand van vastgesteld beleid op gebied van ruimtelijke ontwikkelingen met prognose jaar 2040. De huidige wegcategorisering van de provinciale wegen, vastgesteld in het Omgevingsprogramma, wordt opnieuw tegen het licht gehouden. De actualisatie is nodig, omdat wegen en functie van wegen in de tijd kunnen wijzigen door bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe wegen en/of ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van: wonen, werken, milieu, recreëren en natuur.

[1] De kosten per verkeersdode zijn € 7,2 miljoen en per ernstige verkeersgewonde € 1,2 miljoen (SWOV, 2024). De maatschappelijke kosten voor Flevoland (jaar 2023) komt op een bedrag van bijna € 417 miljoen, waarvan ruim € 97 miljoen alleen voor provincie Flevoland.

1 Omgevingsprogramma Flevoland

Provinciale Staten hebben in 2019 het Omgevingsprogramma Flevoland (hierna: Omgevingsprogramma) vastgesteld. Hierin is de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 opgenomen in hoofdstuk 7. De uitwerking van de mobiliteitsvisie is in 2022 door Provinciale Staten vastgesteld in het Programma Mobiliteit en Ruimte 2022-2030 (PMR). In het PMR is opgenomen: De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoersmiddelen. Op basis van dit overkoepelend doel zijn in het Omgevingsprogramma nog negen andere doelen geformuleerd. Deze dragen elk bij aan het overkoepelende doel.

Verkeersveiligheidsdoel en ambitie provincie Flevoland

Eén van de doelen genoemd in het Omgevingsprogramma is een verbetering van de verkeersveiligheid door het bewerkstellen van een 'continu dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers'. Dit doel sluit aan bij de landelijke en Europese verkeersveiligheidsambitie 'vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50% in 2030 (t.o.v. 2020) en nul verkeersdoden in 2050'.

Ondanks alle inspanningen van de afgelopen jaren is meer inzet nodig om de dalende lijn van het aantal ernstige en dodelijke verkeersslachtoffers te stimuleren om dit doel na te streven en invulling te geven aan de verkeersveiligheidsambitie. Dit door het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van de provincie.

2 Aanpak

Voor het bereiken van 'een continu dalende trend in het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers' is gekozen voor een risicogestuurde aanpak. Deze aanpak sluit aan op de landelijke aanpak Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dat betekent dat we niet alleen dáár maatregelen treffen waar in het verleden ongevallen

zijn gebeurd, we willen juist ongevallen voorkomen. We doen dit door maatregelen te treffen op locaties die een hoger risico kennen. Het risicoprofiel van een weg wordt bepaald door meerdere factoren. Zoals bij de inleiding aangegeven kent een veilige weg een juiste balans tussen de functie, het gebruik en de inrichting. Om tot een juiste balans te komen, moet eerst de functie van een weg worden bepaald. Het vaststellen van de functie/gebruik van de weg is onderdeel van de wegcategorisering. Na vaststelling van de wegcategorisering, volgt de inrichting van de weg.

De onderzoekaankpak 'actualisatie wegcategorisering provinciale wegen 2040' bestaat uit een kwantitatief en kwalitatief deel. De provinciale wegen zijn getoetst op de richtlijnen van het Duurzaam Veilig (DV) principe. Daarnaast is er een participatietraject doorlopen om naast de input van experts en stakeholders ook inwoners en weggebruikers te betrekken. Beide methoden worden hieronder verder toegelicht.

2.1 Duurzaam Veilig principe (CROW-richtlijn)

Duurzaam Veilig is een concept om de verkeersveiligheid op wegen te optimaliseren en tevens het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Duurzaam Veilig houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Als er toch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft. De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt (SWOV, 2019).

Volgend Duurzaam Veilig kennen we in Nederland drie type wegen:

- Stroomwegen (SW)
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW)
- Erftoegangswegen (ETW)

De SW vormen de hoogste categorie in het wegennet om zo snel mogelijk te kunnen verplaatsen van A naar B met zo min mogelijk oponthoud. Voorbeeld van SW zijn: Auto(snel)wegen zoals de Markerwaarddijk, Gooiseweg en rijksweg A6. De GOW vormen binnen het netwerk de verbindende schakel tussen (een verzameling) ETW en SW. Een GOW faciliteert zowel het doorstromen op de wegvakken als het uitwisselen van verkeer op de kruispunten. Voorbeelden van een GOW zijn: provinciale wegen zoals Oostvaardersdijk, Dronterweg, Urkerweg en Marknesserweg. De ETW zijn binnen het netwerk de wegen van de laagste orde en zorgen voor de ontsluiting van erven (woningen en bedrijven), landbouwpercelen, (recreatie)gebieden en specifieke bestemmingen. Voorbeelden zijn de gemeentelijke plattelandswegen en parallelwegen in de provincie. Op de erftoegangsweg prevaleert de verblijfsfunctie en vindt zowel op wegvakken (erfaansluitingen) als op kruispunten uitwisseling van het verkeer plaats.

2.2 Participatietraject

Voor de actualisatie wegcategorisering is besloten om naast de input van experts en stakeholders ook inwoners en weggebruikers te betrekken. Dit voldoet aan de wens vanuit het coalitieprogramma, om Flevoland actiever te betrekken bij besluiten van de provincie. Dit is ook in lijn met de Omgevingswet en het in mei 2024 door Provinciale Staten vastgestelde Participatiebeleid van de provincie.

Voor het participatietraject is gekozen voor de vorm "raadplegen". In de participatieladder betekent dit dat de participant de rol van "adviseur" aanneemt (zie Participatiebeleid Provincie Flevoland). Binnen het participatietraject onderscheiden we verschillende vormen:

- Het ophalen van input bij bestaande stakeholders met een consultatieronde bij onder andere mede-overheden, hulpdiensten, natuurorganisaties en maatschappelijke partners.
- Het ophalen van input van de verschillende expertiseteams en vestigingsmanagers in de provincie.
- Het ophalen van input vanuit inwoners en weggebruikers via een digitaal platform en een aantal inloopspreekuren.

2.3 Scope

Om te bepalen of de functie van onze provinciale wegen nog up-to-date is, is in het PMR een actualisatie van de huidige wegcategorisering vastgelegd. Deze actualisatie is uitsluitend gericht op de huidige GOW (figuur 1). Door de gemengde functie – zowel 'doorstroming' als 'verblijf' – kennen deze provinciale wegen in Flevoland een hoger risicoprofiel. De functie van het hoofdwegennet (SW) en de parallelwegen (ETW) langs provinciale wegen staat niet ter discussie. Uitzondering is de Kamperhoekweg, Waterlandseweg, Houtribweg en Markerwaarddijk.



Figuur 1: Huidige provinciale gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Met de actualisatie van de wegcategorisering wordt bekeken of de functie van de GOW nog passend is, met als uiteindelijk hoofddoel een verbetering van de verkeersveiligheid. Uitgangspunt hierbij is dat de bereikbaarheid en doorstroming geborgd dienen te blijven en uitwijkgedrag naar wegen van lagere orde (gemeentelijke buitenwegen) wordt voorkomen.

3 Resultaten Actualisatie Wegcategorisering provinciale wegen 2040

De analyse van het participatietraject en de toetsing van de provinciale wegen op richtlijnen van Duurzaam Veilig zijn uitgevoerd en verder uitgewerkt. De belangrijkste resultaten van beide onderdelen zijn verder in deze nota beschreven.

3.1 Resultaten enquête Verkeersveilig Flevoland

Een onafhankelijk verkeerspsycholoog heeft de enquête geanalyseerd en de belangrijkste bevindingen opgenomen in de rapportage: "Verkeersveiligheidsbeleving provinciale 80km/u gebiedsontsluitingswegen" (*Bijlage 1. Verkeersveiligheidsbeleving GOW-resultaten enquête*). Bij de analyse komt nadrukkelijk naar voren dat de participanten vaak verkeersgedrag van weggebruikers noemden als oorzaak van verkeers-onveilige situaties. Hierbij zijn het vaakst benoemd: inhalende tegenliggers, grote snelheidsverschillen en door rood licht rijden (*Bijlage 2 Enquête reacties gevaarlijke locaties en open vragen*).

Hieronder wordt in hoofdlijnen beschreven wat de weggebruikers vinden van verkeers(on)veiligheid van de provinciale wegen:

- Een te hoge snelheid en ook grote snelheidsverschillen tussen weggebruikers leiden tot onveilige situaties.
- Tegenliggers die (met hoge snelheden) inhalen leiden tot onveilige situaties.
- De meerderheid van de participanten vindt bij de verschillende wegen vooral 80 km/u passend. Behalve dicht bij de bebouwing, plateau's in de rijbaan en bij een oversteekplaats daar vindt de meerderheid 60 km/u passender.
- Het merendeel van de aanwonende voelt zich veilig bij afrijden erf, parkeren langs de weg en oversteken. Al is er nog steeds een relatief grote groep (een derde) die zegt dit niet veilig te kunnen.

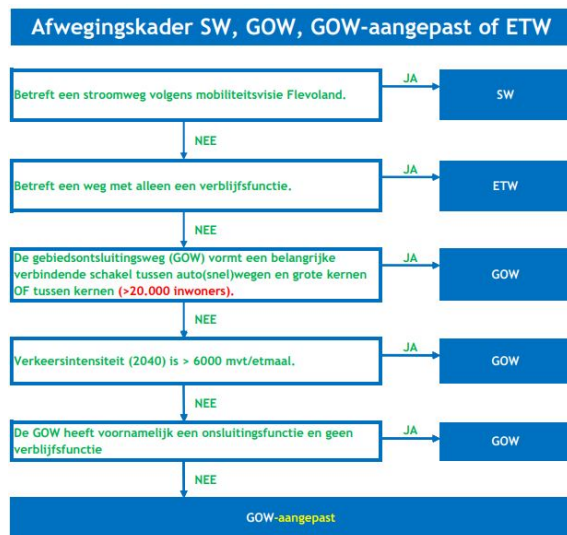
- Het merendeel van de bewoners aan provinciale wegen ervaren geen of weinig verkeershinder in de vorm van luchtvervuiling, verkeerslawaai en verkeersstrillingen. Het percentage dat redelijk veel of veel verkeershinder ervaart bedraagt 31%.
- Wat vooral opvalt bij gebruikers van landbouwvoertuigen: tijdens het rijden met een landbouwvoertuig wordt er relatief vaak gevaarlijk ingehaald door automobilisten (volgens 61% van de participanten).

De input van het participatietraject heeft bijgedragen aan de afweging van de actualisatie van de wegcategorysering. Gekozen is voor maatwerk voor wat betreft de inrichting van wegen. Maatwerk draagt bij aan het draagvlak/geloofwaardigheid voor de verkeersveiligheidsmaatregelen onder weggebruikers. Daarom is niet gekozen om de landelijke trend te volgen wat betreft het "standaard" verlagen van de maximale rijsnelheid van 80km/u naar 60km/u. Maatwerk sluit ook beter aan bij het vigerende beleid van de gemeenten in Flevoland en haar plattelandswegen waar veelal een maximale 80km/u regime geldt. Voorkomen moet worden dat verkeer andere routes kiest waar deze niet voor bestemd zijn. Het inpassen van maatwerk zal dan ook in samenspraak zijn met die gemeenten.

De enquête levert ook kennis op voor de risicoanalyse van de wegen, onderhoud en/of aanpassing van de provinciale wegen. Daarnaast dragen de uitkomsten van de enquête bij aan input voor de verkeersveiligheids campagnes en educatieve activiteiten. Ook hier geldt dit in samenwerking met gemeenten, politie en maatschappelijke organisaties.

3.2 Beoogde wegcategorysering provinciale wegen 2040

De rode draad van de actualisering is dat bestaande GOW als huidige categorie voor het merendeel gehandhaafd blijven. Nieuw is wel het onderscheid tussen GOW en GOW-aangepast. Het onderscheid tussen GOW en GOW-aangepast kenmerkt zich door het gebruik en/of (beoogde) functie en inrichting van de weg. Zo is de GOW gericht op ontsluiten en doorstromen en de GOW-aangepast is meer gericht op verblijven en minder op doorstromen. Het bepalen van de wegcategory is aan de hand van een afwegingskader gedaan (Figuur 2). De uiteindelijke inrichting van de weg is geen onderdeel van de actualisering. De inrichting van de weg volgt pas wanneer functie en gebruik van de wegen is vastgesteld. Bij aanleg en/of onderhoud van de provinciale wegen komt de beoogde inrichting aan de orde. Het betreft hier maatwerk voor zowel de GOW alsook GOW-aangepast binnen de functie/gebruik van de weg.



Figuur 2: Afwegingskader wegcategorysering provinciale wegen

Het verschil tussen GOW en GOW-aangepast is (wordt) merkbaar/herkenbaar voor de automobilist door het verschil van inrichting van de wegen. Denk bij GOW-aangepast aan het opnemen van verkeersveiligheidsmaatregelen bij: (veiligere) fiets- voetgangersoversteken, parkeren/woningen langs de weg, aanwezigheid van overstekende buspassagiers, in- en uitritten van (woon) percelen, wildpassages en/of de aanwezigheid van landbouwverkeer op de rijbaan. Het zijn maatregelen die het risico op een ongeval (of de ernst van) moeten verlagen. Echter in alle gevallen blijft de bereikbaarheid van bewoners/woonkernen geborgd. Bij GOW-wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico zijn ook maatregelen denkbaar/noodzakelijk om de verkeersveiligheid te verhogen, maar dan meer passend bij de beoogde ontsluitings- en doorstromingsfunctie van de weg.

Wegcategorie van SW naar GOW

In afwijking op de huidige categorisering van wegen is het voorstel om de N711 Kamperhoekweg, N305 Waterlandseweg, gedeelte N307 Houtribweg af te waarderen van een stroomweg naar een gebiedsontsluitingsweg. Dit mede gelet op de ontsluitende gebruik/functie en inrichting van de weg en de aanwezigheid van een alternatief (Overijsselseweg).

De N305 Waterlandseweg is in het voorstel beoogd als een GOW in plaats van een autoweg. Dit mede gelet op de ontwikkeling van de Oosterwold Almere, bedrijventerrein Stichtse Kant en de aanwezigheid van een alternatieve route de Rijksweg A27.

Tenslotte de N307 Houtribweg en N307 Markerwaarddijk, gedeelte tussen de Rijksweg A6 en aansluiting Bataviastrand, is in het voorstel beoogd als een GOW. Dit mede gelet op de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevokusthaven en het deel gelegen in bebouwde kom met de huidige woningbouw.

Wegcategorie van GOW naar GOW-aangepast

De volgende provinciale wegen komen in aanmerking voor een categorie GOW-aangepast, omdat deze wegen naast een doorstromingsfunctie ook een belangrijke verblijfsfunctie hebben.

- N333 Steenwijkerweg
- N351 Espelerweg
- N705 Roerdompweg
- N708 Bremerbergweg
- N709 Oldebroekerweg
- N710 Biddingweg
- N710 Lisdoddeweg
- N710 Swifterweg
- N712 Espelerringweg
- N712 Staartweg
- N712 Westerringweg
- N712 Wrakkenweg
- N712 Gemaalweg
- N713 Zuidwesterringweg
- N714 Espelerweg
- N715 Noorderringweg
- N715 Oosterringweg
- N716 Nagelerweg
- N717 Hannie Schaftweg
- N718 Banterweg
- N719 Leemringweg
- Lisdoddeweg, gedeelte tussen Dronterweg en Swifterweg

De verblijfsfunctie van de wegen kenmerkt zich door: een lage verkeersintensiteit, aanwezigheid van alternatief in de vorm van een GOW-weg en/of SW-weg de aanwezigheid van de aansluiting/uitritten van woningen/percelen, parkeren en/of aanwezigheid van landbouwverkeer, overstekende fietsers en voetgangers/buspassagiers (*figuur 2*).

3.3 Wijziging van het Omgevingsprogramma Flevoland

In hoofdstuk 7 van het Omgevingsprogramma is de mobiliteitsvisie van provincie Flevoland opgenomen. In deze visie is een tabel en een kaart van Flevoland opgenomen (*Omgevingsprogramma, par. 7.4.1*). In de tabel worden de kenmerken van SW en GOW weergegeven. De huidige wegategorisering van de provinciale wegen is in de kaart weergegeven.

Deze partiële herziening wijzigt de tabel en kaart, zoals opgenomen in het Omgevingsprogramma. In de gewijzigde kaart is aangegeven de beoogde wegcategorie van de provinciale wegen voor prognosejaar 2040. Daarnaast wordt de tabel met de kenmerken van de stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen-aangepast gewijzigd.

Tenslotte wordt in paragraaf 7.4.1. van het omgevingsprogramma Flevoland de tekst van de laatste alinea als volgt aangepast:

- *Huidige tekst:* 'In onderstaande tabel zijn de kenmerken van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen opgenomen. De kaart Categorisering provinciaal wegennet 2030. Dit plan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het provinciale wegennet, waarbij onderscheid wordt gemaakt

- in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De categorisering van gemeentelijke wegen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en sluit aan op het provinciale categoriseringsplan’.
- *Nieuwe tekst:* ‘In onderstaande tabel zijn de kenmerken van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen opgenomen met de kaart Categorisering provinciaal wegennet 2040. Dit plan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het provinciale wegennet, waarbij onderscheid wordt gemaakt in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De categorisering van gemeentelijke wegen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en sluit aan op het provinciale categoriseringsplan’.

Alle aanpassingen in het Omgevingsprogramma worden in paragraaf 7.4.1 verder beschreven.

3.4 Gewijzigde paragraaf 7.4.1 van het Omgevingsprogramma

Hieronder staat de geconsolideerde tekst van paragraaf 7.4.1 van het Omgevingsprogramma.

7.4.1 Auto

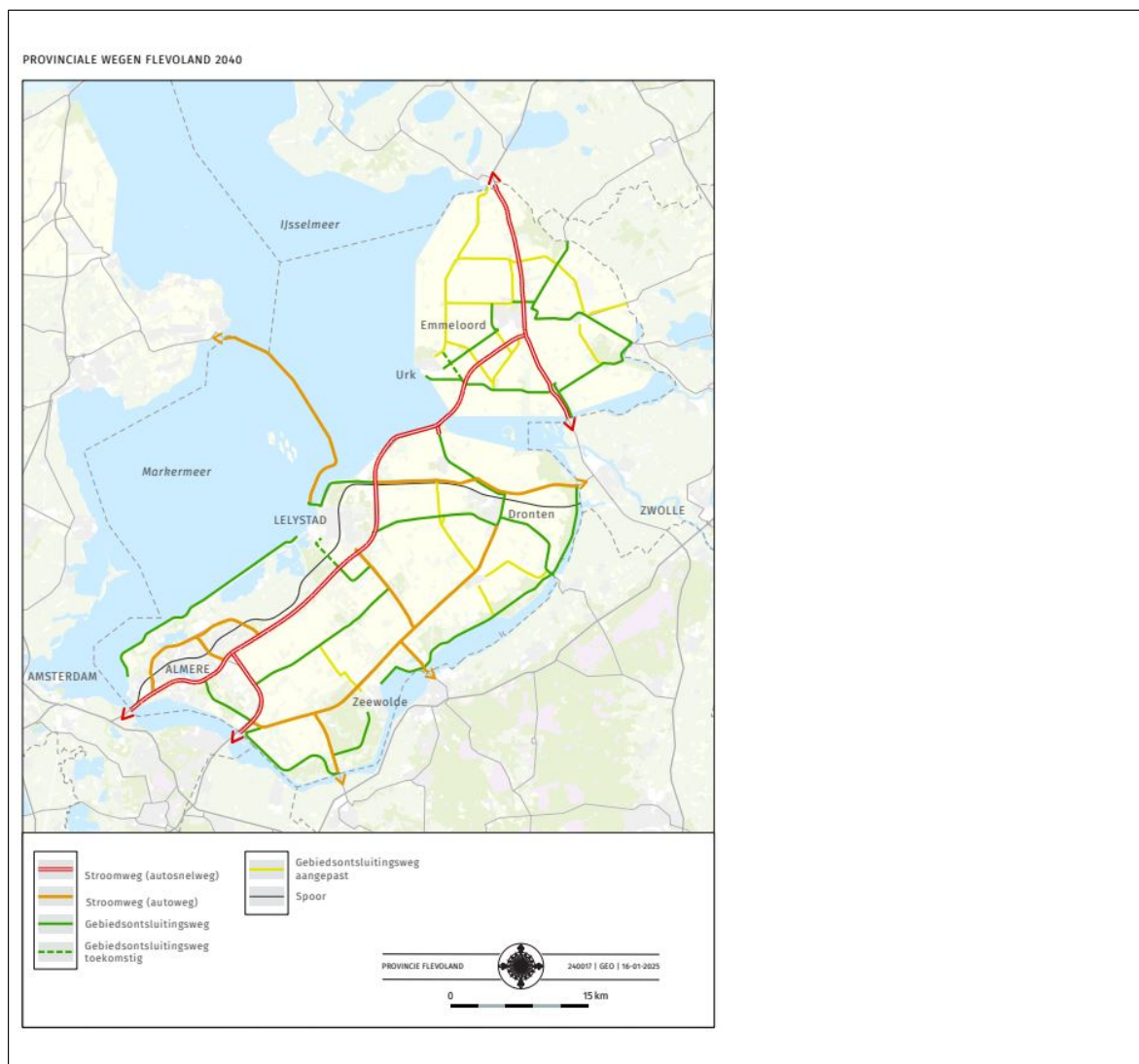
De provincie streeft ernaar om de betrouwbaarheid van het wegennet te vergroten. Doel is een reistijdnormfactor 1,25 van deur tot deur. Deze norm dient, behoudens incidenten, in het kader van de automobilititeit in 100 procent van de gevallen gehaald te worden. Waar de norm structureel niet wordt gehaald, zijn aanvullende maatregelen nodig.

Beoogde investeringen in de infrastructuur staan in dienst van optimaal bereikbare steden en werklocaties. Bestaande en in ontwikkeling zijnde werklocaties langs de provinciale hoofdinfrastructuur bieden de komende jaren voldoende ruimte voor ontwikkeling. Bedrijvigheid dient zich op deze locaties te vestigen.

Op veel verbindingen staat de betrouwbaarheid onder druk door brugopeningen, langzaam verkeer of capaciteitsknelpunten. Mogelijke maatregelen zijn verkeersmanagement, aanpassing van het brugopeningsregime en de aanleg van parallelroutes voor langzaam verkeer.

De recreatieve sector groeit sterk. Hierdoor neemt het verkeer toe, vooral in de weekenden en vakantieperiodes. Speciale aandacht gaat uit naar evenementen en grote attracties. Vanuit bereikbaarheid geredeneerd lijken er geen structurele capaciteitsproblemen te zijn. Nadere analyse met de recreatieondernemers en de gemeentelijke wegbeheerders is nodig om te zien of de bereikbaarheid van voldoende kwaliteit is. Problemen kunnen het gevolg zijn van bijvoorbeeld het gebruik van het onderliggend wegennet, veiligheidsvraagstukken of bewegwijzering.

In onderstaande tabel zijn de kenmerken van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen opgenomen met de kaart Categorisering provinciaal wegennet 2040. Dit plan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het provinciale wegennet, waarbij onderscheid wordt gemaakt in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De categorisering van gemeentelijke wegen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en sluit aan op het provinciale categoriseringsplan.



4 Uitvoering

Deze Partiele herziening wegcategorisering van de provinciale wegen Flevoland is de leidraad voor de inrichting van de wegen in de komende jaren, gericht op prognosejaar 2040. Het uitgangspunt is bij aanpassing van wegen: "werk met werk maken". De aanpassingen die nodig zijn voor een verkeersveilige inrichting van wegen, worden zo mogelijk gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden en of ruimtelijke ontwikkelingen.

Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

<i>Bijlage 1 - Verkeersveiligheidsbeleving resultaten enquête</i>	/join/id/regdata/pv24/2025/39pdf2ea4e360-b0c2-416b-8fff- e2aa19822084/nld@2025-02-19;99
<i>Bijlage 2a - Enquete gevaarlijke locaties publieksvriendelijke versie</i>	/join/id/regdata/pv24/2025/39pdf6aee0f97-432e-4ca0-a05b- 2d561aeb44de/nld@2025-02-19;99
<i>Bijlage 2b - Enquete open vragen publieksvriendelijke versie</i>	/join/id/regdata/pv24/2025/39pdfa385c2e7-9bc6-42d9-b010- 9058bec36244/nld@2025-02-19;99

Bijlage 1. Verkeersveiligheidsbeleving GOW-resultaten enquête

Verkeersveiligheidsbeleving GOW-resultaten enquête

Bijlage 1 - Verkeersveiligheidsbeleving resultaten enquête.PDF

Bijlage 2 Enquête reacties gevaarlijke locaties en open vragen

Enquête reacties gevaarlijke locaties en open vragen

Bijlage 2a - Enquete gevaarlijke locaties publieksvriendelijke versie.PDF

Bijlage 2b - Enquete open vragen publieksvriendelijke versie.PDF