OVERLEG UTRECHTSE HEUVELRUG EN WIJK BIJ DUURSTEDE

Langbroekerdijk: één gebied, één aanpak

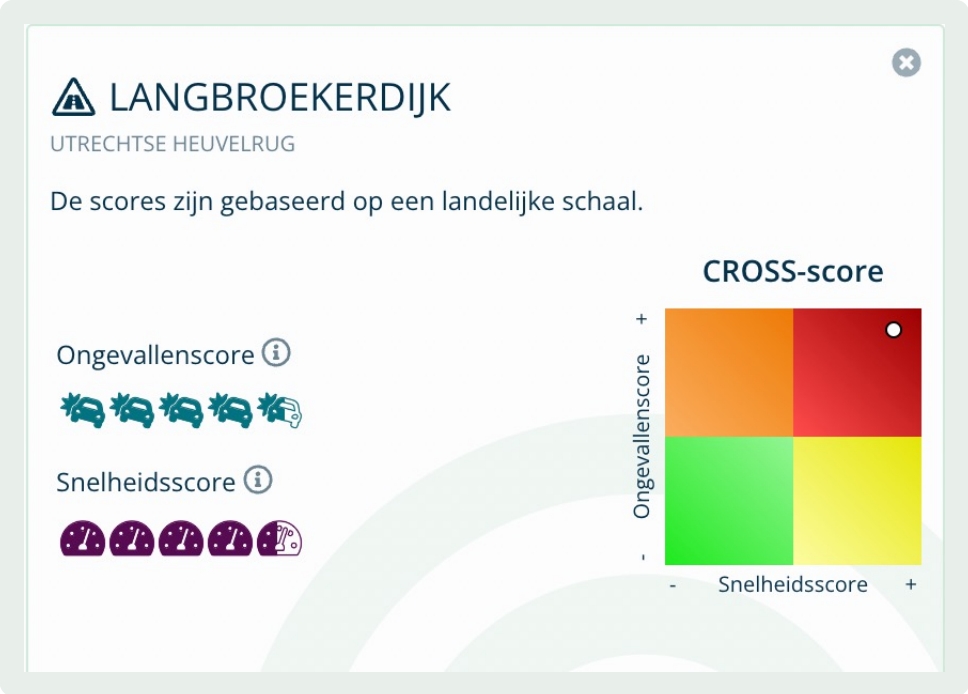
Samen op weg naar een veilig Langbroekerweteringgebied

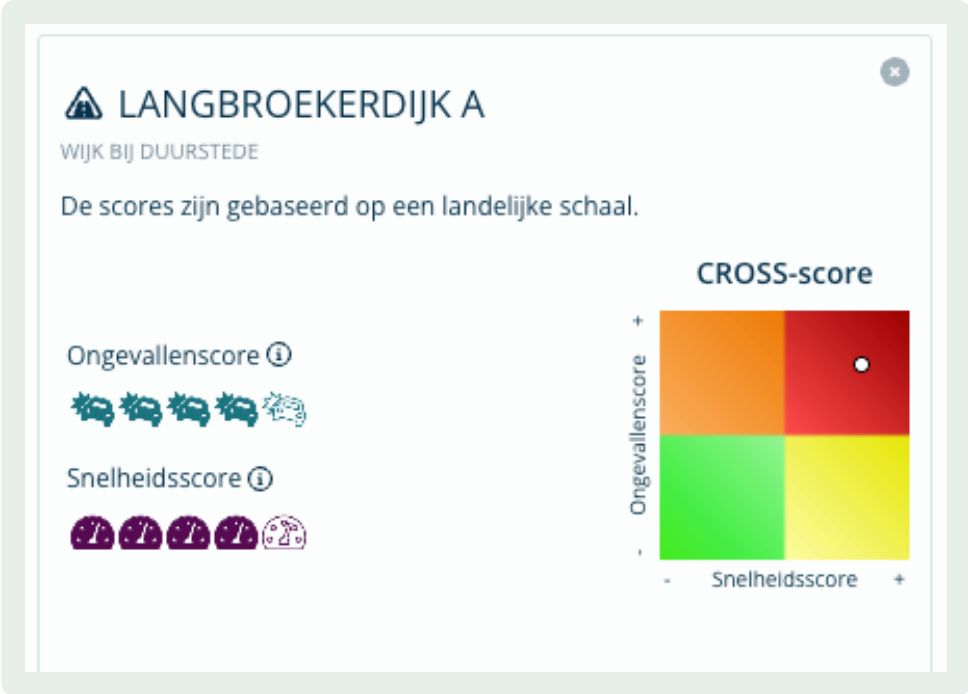
Buurtberaad Langbroekerdijk · 30 oktober 2026





Het Langbroekerweteringgebied heeft een verkeersprobleem:





CROSS is een samenwerking van de politie, het Verbond van Verzekeraars en VIA, die officiële ongevallen- en snelheidsdata registreert.

Oplossingen worden al 15+ jaar aangekondigd

Tijd voor uitvoering!

Gemeente Utrechtse Heuvelrug		
2010	**GVVP**	“Het capaciteitsprobleem op deze wegen leidt tot een onevenredige belasting van wegen in het buitengebied (o.a. Langbroekerweteringgebied). De verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden hiermee aangetast.” “Wanneer de gebiedsontsluitingswegen voldoende doorstroming kunnen bieden, kan het buitengebied, daar waar dat nog nodig is, **autoluw** worden gemaakt. Hierbij zullen de bestaande stiltegebieden het uitgangspunt zijn.” “De situatie rondom Langbroekerweteringgebied vraagt om maatregelen voor zowel mens als dier. Om die reden is in dit GVVP aangegeven dat deze gebieden **autoluw** moeten worden gemaakt.” “Andere wegen waar het conflict tussen de wandelende of fietsende recreant / toerist met het gemotoriseerde verkeer ontstaat zijn de Langbroekerdijk.”
2010	**Structuurvisie 2030**	“Negatieve effecten autoverkeer zoveel mogelijk beperken: het Langbroekerweteringgebied **verkeersluw**.” “Met name het gevoel van onveiligheid dient daarbij aangepakt te worden door de hoeveelheid en de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk te verminderen.”
2021	**Tauw PlanMER**	“We gaan recreatie beter faciliteren en verspreiden over de gemeente. Dat doen we door het Langbroekerweteringgebied en de noordelijke flank **autoluw** te maken, en wandel- en fietsverkeer te faciliteren.” “Er zijn grote verkeersstromen op de hoofdwegen binnen de gemeente. Het capaciteitsprobleem op deze wegen leidt tot een onevenredige belasting van wegen in het buitengebied (o.a. Langbroekerweteringgebied). De verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden hiermee aangetast.”
2023	**Omgevingsvisie 2040**	“Doorgaand verkeer buiten de N227 willen we voorkomen.” “We gaan voor verbetering en uitbreiding van de recreatiemogelijkheden voor wandelaars en fietsers.”
jan. 2025	**Aangenomen motie (PvdD)**	“Maak het buitengebied **autoluw**”.
2025	**Mobiliteitsplan**	“…verkeer zonder herkomst/bestemming in het buitengebied dient primair van de (provinciale) gebiedsontsluitingswegen gebruik te maken. Op deze wijze streven we zoveel mogelijk een **autoluw** gebruik van deze wegen na.”
okt. 2026	**Motie (PRO, D66 & PvdD)**	“Met gepaste snelheid richting een **verkeersluwe** Langbroekerwetering”.
Gemeente Wijk bij Duurstede		
2019	**GVVP**	“veilige fietsroute door het Langbroekerweteringgebied met aansluiting op de Doorfietsroute Utrecht Science Park”. “uitzoeken wat de mogelijkheden zijn voor snelheidsremmende maatregelen op de Langbroekerdijk (prioriteit: hoog)”. “Verkeersveiligheid, fietsen en leefbaarheid staan expliciet boven doorstroming.”
2023	**Uitvoeringsprogramma GVVP**	“Aanpak wegen buitengebied (Langbroekerdijk A en B)”. “We treffen maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Dit doen we op de Langbroekerdijk A en B. Op deze wegen rijdt zowel landbouwverkeer als ander verkeer. Op korte termijn verbeteren we de leefbaarheid en veiligheid door het uitbreiden en meer handhaven van de **spitsafsluiting**. Ook kijken we waar breedtebeperkingen moeten komen. Op langere termijn maken we meer passeerhavens en snelheidsremmende maatregelen.”
2025	**Verkeersbesluit Sterke Lekdijk**	“Binnengebied **autoluw**, gemotoriseerd verkeer via de N-wegen”. Tijdens deze tijdelijke maatregel is het buitengebied (incl. Langbroekerdijk) deels enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Er is nu dus ervaring met compartimentering en de uitkomsten van een evaluatie (ook m.b.t. een eventueel waterbedeffect) lijken erg relevant.
2026	**Omgevingsvisie buitengebied**	“Bewoners ervaren overlast van sluipverkeer en te hard rijdend autoverkeer”. “We zetten in op fysieke maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te remmen. Mogelijke oplossingen zijn drempels, wegversmallingen, passeerhavens, éénrichtingsverkeer, **compartimentering** van het buitengebied of het alleen openstellen van wegen voor bestemmingsverkeer.”

De voordelen van een autoluw Langbroekerweteringgebied

Recreatie (ontlasting Heuvelrug)

- UH kan recreanten veilig spreiden naar gebieden buiten de bossen.
- Midden-Nederlandroute, veel (internationale) fietsroutes, klompenpaden en kasteelroutes lopen hier al.
- Na de drempels meer wandelaars (+35%) en fietsers (+6%).

Groen Groeit Mee

- Regionaal programma: groen en landschap groeien mee met de verstedelijking.
- Bos-water-natuurgordel langs Kromme Rijn en Langbroekerwetering, met fiets- en wandelroutes.
- Autoluw maakt dat groen bruikbaar en kansrijk voor (mede)financiering.

Nationaal park

- UH wil het Nationaal Park ‘aan de flanken vergroten’ (Omgevingsvisie 2040).
- Het ontwerp noemde daarbij het Langbroekerweteringgebied i.c.m. ‘autoluw maken’ (planMER 2021).
- Adviescommissie NP (2026): beleving via poorten en langzame routes, doorgaand verkeer om het gebied heen.

Eén landschap: LOP en provincie

- LOP van zes gemeenten (ook UH en WbD): ‘het landschap stopt niet bij de gemeentegrens’.
- Benoemt de toenemende verkeersdruk en kiest voor zones van reuring en rust.
- Provincie verlaagt N-wegen deels naar 60 km/u; autoluw voorkomt dat verkeer dan de dijk kiest.

Rust in het stiltegebied

- De dijk doorsnijdt stiltegebied Beverweerd/Rijsenburg (stille kern ≤ 40 dB(A)).
- Doorgaande motoren en auto’s: pieken boven 80 dB, uitschieters tot 116 km/u.
- Het UPLG stelt harde omgevingskwaliteitseisen aan de rust en ecologie in dit specifieke gebied (directief voor lokale gemeenten). Een autoluw Langbroekerwetering-gebied voldoet aan deze eisen.

Natuur en landschap

- Leefgebied van das en ree, met kwelnatuur, NNN en Natura 2000 dichtbij.
- Minder uitstoot en geluid helpt Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water.
- Een smal, sober wegprofiel past bij het coulisselandschap: niet verbreden, wel minder verkeer.

In 2024 heeft de gemeente UH onder ‘Actieplan 2024’ een eerste aanzet gegeven richting een oplossing:

Langbroekerdijk Driebergen

Doel en resultaten

Een veilige weg, waar de gereden snelheid past bij de functie en inrichting van de weg.

Resultaat	Wat moet er gebeuren?	Prestatie-indicator (wat wordt gemeten)	Streefwaarde
Minder aantrekkelijke route	Weg onaantrekkelijker maken om als sluiproute/doorgaande route te gebruiken	Aantal snelheid remmende maatregelen. Drempels en chicanes	Circa 12 maatregelen
Lagere V85*, verbetering veiligheidsgevoel	Aanbrengen van fysieke snelheid verlagende maatregelen	Snelheid	20% lagere V85

Doel 1

Doel 2

Actieplan 2024 doel 1: Minder aantrekkelijke route (sluip/doorgaand verkeer)

Waar in 2011 dagelijks 1.200 auto's (dbVision) over de Langbroekerdijk reden, is dat aantal in 2018 verdubbeld tot 2.400 (Haskoning).

1.200 → **2.400**

2011 · dbVision | 2018 · Haskoning

Doel 1 is niet geëvalueerd door het college, maar lijkt niet gehaald

Actuele verkeerstellingen (zie Telraam.net) versterken de indruk dat het verkeer niet is afgenomen.

En de komende jaren neemt de verkeersdruk in het buitengebied verder toe door:

- Nieuwbouwplannen van omringende gemeenten
- Aanpak kruispunt Doorn (afhankelijk van de gekozen oplossing)
- Het verlagen van de maximumsnelheid op omringende N-wegen naar 60 km/u

Actieplan 2024 doel 2: Lagere V85 en verbetering veiligheidsgevoel

De V85 is door de maatregelen succesvol gedaald
(V85 is de snelheid die 85% van de automobilisten maximaal rijdt)

Het veiligheidsgevoel…?
Niet geëvalueerd door het college

2024



2026



De Langbroekerdijk is een erftoegangsweg die wordt gebruikt als doorgaande weg

Volgens CROW-normering is de Langbroekerdijk een erftoegangsweg type 2 met een krap wegprofiel (deels 3,90 meter breed) en zonder openbaar vervoer (netwerk) functie. Als bovengrens geldt voor dit type erftoegangsweg een intensiteit van 800-1.000 mvt/etm.

In werkelijkheid rijden er dagelijks meer dan het dubbele aantal motorvoertuigen over de Langbroekerdijk (meting 2024).

Een erftoegangsweg (Duurzaam Veilig) is enkel bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van aanliggende percelen (bewoners, agrariërs, bezoek). Het Mobiliteitsplan 2025 (GUH) zegt dan ook: “Erftoegangswegen zijn primair voor het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving”.

Op dit moment wordt de Langbroekerdijk echter gebruikt als een doorgaande weg.

± 1.000 MVT/ETM

Is de bovengrens voor erftoegangsweg type 2 (CROW)

> 2 × MAXIMUM

in werkelijkheid (meting 2024) rijden er dagelijks echter meer dan 2x zoveel motorvoertuigen

“Doorgaand verkeer” is simpelweg het verkeer dat niet op een erftoegangsweg thuishoort

Utrechtse Heuvelrug hanteert nu verschillende definities van ‘doorgaand verkeer’:

In het **mobiliteitsplan (2025)** wordt ‘doorgaand verkeer’ in het buitengebied gedefinieerd als:

- Verkeer met zowel herkomst als bestemming buiten de gemeentegrenzen.
- Maar óók als verkeer zonder herkomst/bestemming in het betreffende gebied.

En in de **omgevingsvisie (2023)** wordt weer een andere definitie gehanteerd: “Verkeer van en naar de A12, en verkeer met een bestemming buiten de woonkern”.

Wijk bij Duurstede hanteert in haar **omgevingsvisie (2026)** als definitie voor ‘doorgaand verkeer’: verkeer zonder herkomst en bestemming in het betreffende buitengebied (overeenkomstig de tweede definitie die GUH hanteert).

Bovendien laat replicatieonderzoek afwijkingen van 900% (!) zien op verkeersonderzoek van de gemeente m.b.t. het vaststellen van ‘doorgaand verkeer’ op de Langbroekerdijk. Dat huidige data en definities niet voldoen, is duidelijk.

Waarom is dit belangrijk?

‘Gelegenheidsdefinities’ van de gemeente geven een vertekend beeld van de werkelijkheid.

Het beleid van provincie en gemeente is dat doorgaand verkeer op de N-wegen thuishoort en dat erftoegangswegen (Langbroekerdijk) alleen zijn bedoeld om percelen te bereiken (de zgn. wegcategorisering). Dit beleid staat o.a. in het Mobiliteitsplan (gem.) en het Netwerkperspectief (prov.) en is afgeleid van het landelijke programma “Duurzaam Veilig”.

Doorgaand (sluip)verkeer is feitelijk al het verkeer dat niet bij een aanliggend perceel op de betreffende erftoegangsweg moet zijn. Dát dient de basis te zijn voor de definities van doorgaand verkeer en sluipverkeer.

Oplossingsrichting: Een autoluw buitengebied te bereiken met enkel bestemmingsverkeer middels compartimentering (een ‘knip’ op strategische punten)

Voordelen

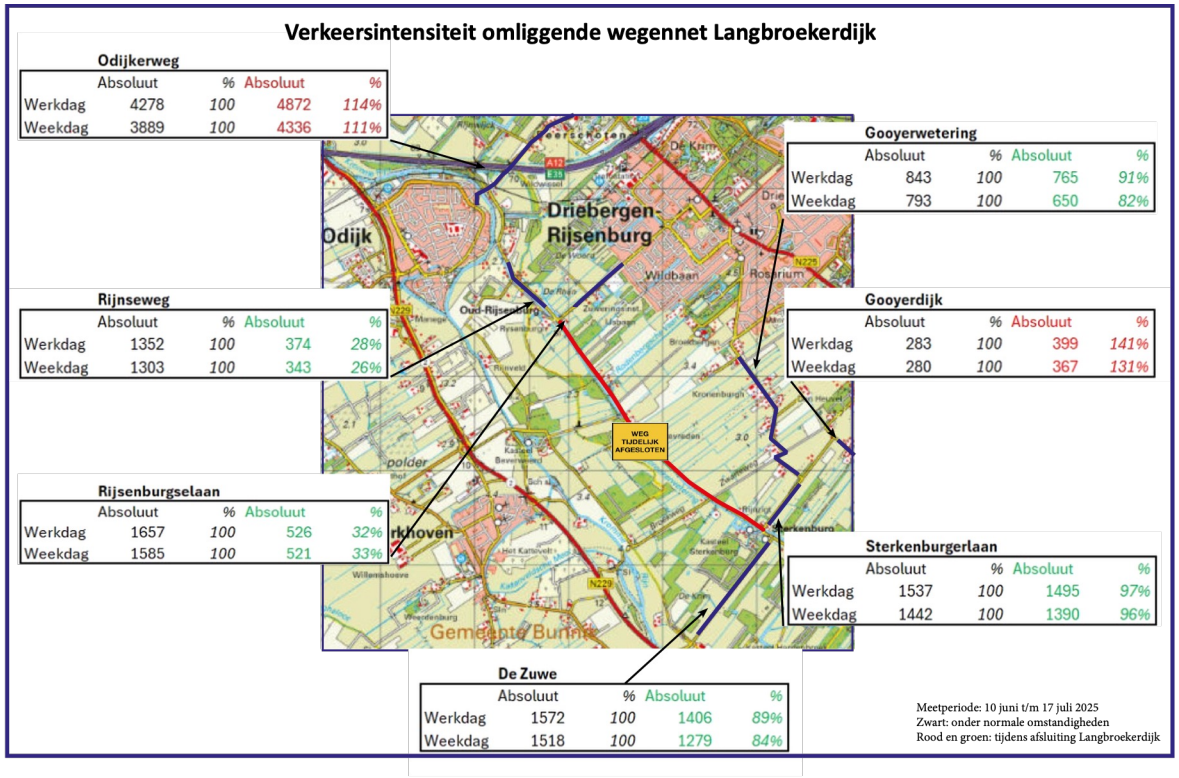
- Geen doorgaand verkeer en sluipverkeer; veiliger op de smalle erftoegangswegen.
- Minder uitstoot en geluid; versterkt stiltegebied, Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water.
- Scheidt de drukke recreatieve fietsstromen van het autoverkeer en ontlast de dijk als waterkering.
- Bereikbaarheid blijft in stand.
- Passend in bestaand beleid van zowel Wijk bij Duurstede als Utrechtse Heuvelrug.

Nadelen

- Voor sommige routes kan een deel van het bestemmingsverkeer moeten omrijden; dit vraagt om vroege participatie van alle betrokkenen.
- Potentieel ‘waterbedeffect’ naar andere routes.

Geen waterbedeffect bij de afsluiting van de Langbroekerdijk in 2025

Tijdens de afsluiting van de Langbroekerdijk in 2025 is de impact hiervan op 7 omliggende wegen in het buitengebied door de gemeente 3 weken lang gemeten. Conclusie: er trad *geen waterbedeffect* op. Sterker nog: 80% van het gemotoriseerd verkeer verdween uit het gemeten buitengebied en maakte (dus) gebruik van de N-wegen in plaats van wegen in het buitengebied (precies het beleid van gemeente en provincie!)



Compartimentering kan op verschillende manieren

Een gecompartimenteerd **autoluw** buitengebied valt via verschillende manieren te realiseren (Haskoning 2021):

1. Kentekenherkenning (ANPR)

Een camera beboet doorgaand verkeer; bestemmingsverkeer en hulpdiensten rijden ongehinderd door.

2. Landbouwsluis

Een fysieke afsluiting; alleen fietsers, ruiters, wandelaars, landbouwverkeer en nooddiensten kunnen erdoor.

3. Inzinkbare paal (‘poller’)

Een beweegbare wijze van breedtebeperking en verkeersdosering.

Optie 1 en 3 (slagbomen) draaien reeds succesvol in Wijk bij Duurstede. Optie 2 blinkt uit in eenvoud: een landbouwsluis is goedkoop (€90.000) en is goed test- en faseerbaar.

De provinciale subsidieregeling voor verkeersveiligheid betaalt 50% van infrastructurele oplossingen, tot € 400.000 per gemeente per jaar. Ook meten en evalueren worden vergoed.

Actuele ontwikkelingen die relevant zijn voor een autoluw Langbroekerweteringgebied

UTRECHTSE HEUVELRUG

Wegcategoriseringsproject

Let op dat de Langbroekerdijk accuraat wordt ingedeeld als erftoegangsweg type 2, want de nieuwe wegcategorisering zal decennialang leidend zijn voor verkeersbeslissingen.

Project Verkeersveiligheid Buitengebied

Het lopende project waarin de gemeente Utrechtse Heuvelrug de verkeersproblematiek van 5 deelgebieden in haar buitengebied aanpakt. Het Langbroekerweteringgebied is onderdeel van dit project, momenteel zonder concreet tijdspad.

Motie “Met gepaste snelheid richting een verkeersluwe Langbroekerwetering”.

WIJK BIJ DUURSTEDE

Omgevingsvisie

Moet vóór 1-1-2027 worden vastgesteld. Dat is het moment om compartimentering de voorkeursrichting te maken.

Nieuw uitvoeringsprogramma

Het programma 2023-2026 loopt af. De Stichting Behoud het Weteringgebied en de Fietsersbond zitten al in de klankbordgroep.

Sterke Lekdijk

De compartimenteringsmaatregelen lopen tot februari 2027. Vraag naar de evaluatie van het verkeerspanel.

N227

De provincie pakt de N227 aan rond 2027, inclusief het kruispunt met de Langbroekerdijk in Langbroek (actualiteit onduidelijk).

Waarom een gezamenlijke aanpak?

Sluipverkeer stopt niet bij de gemeentegrens. Het Landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied+ biedt een gezamenlijk kader voor één aanpak.

Omgevingsvisies van Wijk bij Duurstede en de Utrechtse Heuvelrug identificeren hetzelfde probleem en dragen vergelijkbare oplossingen aan.

Eén weg vraagt om één inrichting (Duurzaam Veilig).

Samen staan we sterker bij de provincie. En beide gemeenten hebben zich in het provinciale verkeersveiligheidsplan (2021) al vastgelegd op maatregelen op 60-wegen.

Vervolgstappen

1	**Samen**	Dat u in contact blijft – en in gesprek gaat over een gezamenlijke aanpak van de verkeersproblematiek (de visies lijken al aan te sluiten)
2	**Samen**	Dat de motie voor een autoluw Langbroekerweteringgebied van PRO, D66 en PvdD (net als in 2025) aangenomen wordt. Dat zou de tweede keer zijn; laat de wethouder deze nu uitvoeren → Publieke support vanuit Wijk is erg welkom.
3	**Utrechtse Heuvelrug**	Vinger aan de pols m.b.t. het wegcategoriseringsproject
4	**Utrechtse Heuvelrug**	Prioriteit voor deelgebied 1 binnen het GUH-project Verkeersveiligheid Buitengebied
5	**Wijk bij Duurstede**	Maak compartimentering bij de vaststelling van de omgevingsvisie de voorkeursrichting voor het Langbroekerweteringgebied. Vraag het college naar de stand van ‘Aanpak wegen buitengebied’ (Langbroekerdijk A en B) en naar de evaluatie van Sterke Lekdijk.

Contactgegevens

Naam	Partij / organisatie	E-mail	Telefoon
Stefan Verwer	SamenWerkt		
Willem Brock	SamenWerkt		
Jan-Dirk de Bruijn	PCG		
Nicole Lolkema	D66		
Gijsbert Doornenbal	SGP		
Judith van Roy	VVD		
Paul Blom	PvdD		
Marina Roelofsen	CDA		
Rob de Wit-Liezenga	PRO		
Marie Rose van Lieshout	D66		
Martin van Rossum	Oprecht Burgerbelangen		
Eric Sonneveld	Fietsersbond		
Jos Soons	DuurzaamWijk		
Frits van der Leije	SBHW		
Leen Doeve	Buurtberaad		
Wim Kramer	Buurtberaad		
Sander Scholten	Buurtberaad		

www.1kmdijk.nl www.langbroekerdijk.nl www.langbroekerweteringgebied.nl