

NOTITIE N226 TRAJECT A12-LEERSUM

Algemene inleiding

Door onder meer de toename van het autoverkeer neemt het aantal vragen en verzoeken van individuele bewoners toe. Problemen als gevolg van de groei van het autoverkeer worden groter en/of door aanwonenden als hinderlijker ervaren. Verzoeken voor maatregelen richten zich doorgaans op lokaal niveau.

Als provincie zijn we echter verantwoordelijk voor het totaalbeeld van het wegennet, en met name van de wegen die bij ons in beheer zijn. Derhalve kunnen wij niet oordelen en slechts prioriteiten stellen op basis van individuele belangen maar moeten wij afwegingen maken vanuit het integrale netwerk. Ons beleid moet ook consequent zijn.

Daarom hebben we in deze notitie de problematiek van de N226 benaderd vanuit een netwerkdefinitie. De aanzet hiervan is in het SMPU bepaald. Van daaruit doen we voorstellen voor maatregelen die een bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen op de N226, op het traject tussen de A12 en Leersum. Dhr. Bonarius heeft hiervoor namens aanwonenden een “inspraaknotitie” aangeboden aan de commissie IME.

Een specifiek aspect op dit wegvak is de geluidsoverlast. Bij de vaststelling van het SMPU is het voornemen om de geluidsbelasting op genoemd wegvak terug te dringen door middel van het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt bevestigd. Deze maatregel zullen we meenemen tijdens het groot onderhoud van dit wegvak, dat ten opzichte van eerdere planning (2008) naar voren is gehaald. In het GS-besluit van 11 januari is expliciet besloten tot deze maatregel voor het weggedeelte ter hoogte van Valkenheide (GS-besluit 11 januari 2005). Mede op basis van de inspraaknota van het SMPU en de ervaringen op de N230 is het voorstel de maatregel over het gehele wegvak te treffen. Op dit aspect zal in deze notitie niet verder worden ingegaan.

Beoordelingskader functietoekenning

Bij de uitwerking van de netwerkvisie uit het SMPU lopen we tegen dilemma's aan. Het blijkt in sommige gevallen lastig om te bepalen welke functie van de weg als uitgangspunt wordt genomen bij de aanpak van problemen. De uiteindelijke functiekeuze is sturend voor de oplossingsrichtingen voor het onderhavige probleem. De door de staten geuite reserves (motie ingediend tijdens de statenbehandeling van het SMPU, d.d. 8 december 2003) ten aanzien van de netwerkvisie en in het bijzonder het afwaarderen van wegen tot erftoegangsweg zijn voor ons herkenbaar.

Het is voor ons dus van groot belang dat er een goed ‘hulpconstructie’ is op basis waarvan we de komende jaren onze beoordelingen kunnen doen. Beoordelingen die nodig zijn voor het realiseren van projecten en voor de eenduidige en consistente beantwoording van verzoeken van individuele bewoners, gemeenten, bedrijven en instanties.

Deze hulpconstructie hebben we ontwikkeld en de kern ervan wordt gevormd door een beslisboom (zie bijlage 1). Deze maakt het mogelijk om op een zo objectief mogelijke wijze voor elke willekeurige weg of gedeelte ervan (dat bij ons in beheer is) te bepalen welke functie als uitgangspunt gekozen moet worden, ten minste voor de middellange termijn. Ontwikkelingen in het netwerk kunnen ertoe leiden dat de uitkomst op termijn anders uitvalt. Essentiële criteria in de beslisboom zijn de intensiteit, gebruik door verbindend openbaar vervoer en de herkomst en bestemming van het verkeer. Omdat provinciale wegen in beginsel op dit moment als gebiedsontsluitende wegen zijn ingericht, kan de beslisboom gezien worden als hulpmiddel om na te gaan of het verstandig is om de bestaande

functie eventueel af te waarden tot erftoegangsweg. De maximumsnelheid zou dan op grond van de CROW verlaagd worden van 80 km/h naar 60 km/h buiten de bebouwde kom en van 50 km/h naar 30 km/h binnen de bebouwde kom.

Als we de functie, mede op basis van het gebruik, bepaald hebben, proberen we bij maatregelen aan de weg die weg zoveel mogelijk volgens het principe van Duurzaam Veilig in te richten.

Voor de beide categorie wegen (erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen) gelden eigen inrichtingseisen, essentiële kenmerken en richtlijnen, die veilig zijn omdat daarmee de inrichting aansluit bij de functie en het gebruik. Inrichtingsvormen van de ene categorie zijn bij de andere dus niet duurzaam veilig. Idealiter voldoen uiteindelijk al onze wegen aan het principe van Duurzaam Veilig.

Uitzonderingssituaties lager snelheidsregime

In slechts enkele gevallen zullen we op gebiedsontsluitende wegen een ander snelheidsregime dan 80 km/h en bijpassende (duurzaam veilige) inrichting overwegen. Dat zijn de situaties waarin een ruimtelijke beperking aanwezig is, die niet past in het profiel van een gebiedsontsluitingsweg. De veiligheid en vaak ook de leefbaarheid zijn in het geding. Een dergelijke situatie doet zich voor in de kernen Nieuwersluis en Elst en op de N402 tussen Maarssen en Breukelen, waar woningen binnen de obstakelvrije zone staan (zie foto). Uiteraard geldt een aangepast snelheidsregime ook bij scherpe bochten, waar de maximumsnelheid niet veilig gehaald kan worden. Op grond van de CROW kan de snelheid dan teruggebracht worden van 80 km/h naar 50 km/h of van 50 km/h naar 30 km/h.



N226 is ontegenzeggelijk een gebiedsontsluitingsweg

Wanneer deze beslisboom wordt toegepast op de N226 (wegvak A12-Leersum) dan wordt duidelijk dat de N226 tussen de A12 en Leersum ontegenzeggelijk een gebiedsontsluitende functie heeft. De verkeersintensiteiten zijn hoog en het gebruik ervan is hoofdzakelijk doorgaand. Het traject is een belangrijke schakel in het regionale wegennet en er is geen alternatieve route voor het doorgaand verkeer.

Bij de (onderstaande) voorstellen voor maatregelen is de functie als gebiedsontsluitingsweg dus uitgangspunt. De maximumsnelheid blijft daardoor 80 km/h. Overigens is deze functietoekenning conform het SMPU. Er is geen sprake van een uitzonderingssituatie zoals hierboven beschreven.

Verkeersveiligheid op de N226

De bewoners langs de N226 geven aan dat zij de situatie op de N226 als zeer onveilig ervaren. Door afslaan bewegingen, berm parkeren, krapte van het fietspad en ontbreken van een parallelweg aan de westzijde ter hoogte van de bebouwing ontstaan er veel gevaarlijke situaties, zo stellen zij in de “inspraaknotitie”, die is aangeboden aan de commissie IME. Conform het GS-besluit van 13 september is aan de commissie IME in september 2005 een behandelingsvoorstel aangeboden. Dit behandelingsvoorstel is bijgevoegd.

Tijdens de behandeling zijn suggesties gedaan en is gevraagd naar oplossingsmaatregelen en een kostenindicatie daarvan. Diverse fracties hebben ook nadrukkelijk het inrichten van een 60-kilometerzone als oplossing gevraagd, al dan niet in combinatie met handhaving. Zoals eerder in deze notitie aangegeven, vinden wij de N226 een duidelijke gebiedsontsluitingsweg en willen we het toepassen van een lager snelheidsregime slechts in uitzonderlijke situaties overwegen. Daarvan is geen sprake op het betreffende wegvak van de N226.

Snelheidsbepalende maatregelen (drempels e.d.) zijn om verschillende redenen ongewenst:

- gezien de ernst van de verkeersonveiligheid de andere provinciale wegen in de provincie, leidt het tot precedentwerking;
- verkeersdrempels op onverwachte locaties leidt tot andere onveilige situaties (niet duurzaam veilig);
- het aantal dagen dat de maatregelen nodig zijn is relatief zeer laag (incidenteel van karakter);
- de aanwezigheid van drempels kan leiden tot geluids- en luchthinder;
- het zal doorgaans fysiek afgedwongen moeten worden omdat het OM geen voorstander is van extra handhaving.

Provinciale Staten hebben bij de behandeling van het SMPU overigens een motie aangenomen met als strekking dat terughoudend omgegaan moet worden met afwaardering van wegen.

Net als voor de functie bepaling willen we de verkeersveiligheid iedere specifieke situatie zo objectief mogelijk beschouwen. Naast de verkeersveiligheidsanalyse, die in het bijgaande behandelingsvoorstel voor de c'ie van september 2005 staat, hebben we recent provinciebreed voor alle wegen in ons beheer berekend wat de mate van onveiligheid is. Daarbij is voor de periode 1999-2003 gekeken naar ongevalgegevens op kruispunten en op wegvakken. Overigens is voor geen enkel kruispunt of wegvak informatie over zogenoemde ‘bijna-ongevallen’ of ongevallen zonder letsel en schade. In dat totaaloverzicht blijkt dat de N226 niet als zeer onveilig naar voren komt en er provinciebreed veel urgentere situaties zijn.

Wanneer ook de cijfers over de verkeersslachtoffers in 2004 in beschouwing worden genomen, blijkt dat het betreffende wegvak nog steeds relatief weinig ongevallen kent, maar er wel de afgelopen jaren

enkele dodelijke slachtoffers te betreuren vielen. Deze waren het gevolg van het fout inhalen van een motor en een frontale botsing tussen een racefietser en een brommer op het fietspad. Deze ongevallen op de N226 hebben geen directe relatie met de inrichting van de weg, maar zijn primair het gevolg van onverantwoord gedrag. Overigens kan een verkeerd rijgedrag ook bij een lagere snelheid grote gevolgen hebben.

Uitgaande van een gebiedsontsluitingsweg is er wel een aantal verbeteringen aan te brengen die de verkeersveiligheid verhogen.

Mede op grond van de “inspraaknotitie” van de bewoners en het verzoek van de commissie IME met voorstellen te komen voor verbetering van de verkeersveiligheid, is een pakket van maatregelen opgesteld die op korte termijn, tegelijk met het groot onderhoud (geluidsreducerend asfalt) genomen kunnen worden. Dit maatregelenpakket bevat een zestal maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het helpen voorkomen van de tot nu toe meest voorkomende onveilige situaties. In 2005 is overigens de belijning al aangepast aan de essentiële kenmerken.

Maatregelenpakket

Uit een verkeerskundige verkenning blijkt dat we binnen redelijke financiële inspanningen maatregelen kunnen treffen, die aansluiten bij de wensen van de bewoners langs de N226 en die een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van voorkomende onveilige situaties.

Het gaat om de volgende maatregelen:

1. Aanleg linksafstrook bij de aansluiting Valkenheide- noord met verruiming van het kruispunt.
2. Afsluiten van de middelste aansluiting bij Valkenheide.
3. Het fietspad aanpassen aan onze richtlijnen voor een in twee richtingen bereden fietspad.
4. Het verbeteren van de bewegwijzering.
5. Verbeteren/ verbreden van de zuidelijke aansluiting bij Valkenheide.
6. Aanleg linksafstrook bij Leersumse Veld.

Deze maatregelen vormen het maatregelenpakket en kunnen op korte termijn en tegelijk met het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt gerealiseerd worden. Het totale maatregelenpakket, exclusief het geluidsreducerend asfalt, bedraagt ongeveer 700.000 euro. De maatregelen zijn aangegeven op de bijgaande kaart, waarop tevens het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op het wegvak is genoemd (als maatregel 7).

Ad 4 Verbreden fietspad

Het fietspad dat van oorsprong een schelpenpad was, is in het verleden geasfalteerd en heeft een krappe maatvoering (2,30 meter). Het wordt in twee richtingen bereden en gebruikt door scholieren die naar Valkenheide fietsen en door recreanten. Het dagelijks (utilitair) gebruik is met circa 1000 fietsers aanzienlijk. Opvallend is dat het leeuwendeel bestemmingsverkeer is naar Valkenheide. Er is nauwelijks sprake van doorgaand utilitair fietsverkeer. Over het recreatief gebruik van het fietspad zijn geen cijfers voorhanden. Aangenomen mag worden dat het gebruik in de weekenden en tijdens de mooie vakantieperioden redelijk groot is en door de recreatieve ontwikkelingen in deze regio zal toenemen.

Het fietspad voldoet nu niet aan onze eigen richtlijnen. Deze zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen en gaan uit van een minimale breedte van 3,00 meter voor een fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Het voorstel is dit nu te doen. Een verdere verbreding is vanwege het zeer lage aantal doorgaande fietsers niet nodig. Een verdere verbreding tot 3,5 meter is wel verkend en fysiek mogelijk. De meerkosten zijn relatief hoog en daarom is deze maatregel kostenineffectief.

Ad 6 Let de Stigterpad

In het kader van het Agenda 2010-project “Op de fiets!” is een oversteekvoorziening op de N226 gepland voor recreatief verkeer (fietsers, voetgangers en ruiters). Deze is voorzien ter hoogte van de aansluiting tot het Leersums Veld (zie maatregel 6 uit het maatregelenpakket). Aandachtspunt bij deze voorziening is de inrichtingsvorm, in relatie tot de functie van de weg. Op dit moment wordt nagegaan op welke wijze de oversteekvoorziening het beste vormgegeven kan worden.

De mogelijkheid om de oversteekvoorziening te combineren met een faunapassage is overwogen. Deze blijken echter beleidsmatig niet verenigbaar. De locatie van de oversteekvoorziening is niet geschikt als locatie voor een faunapassage.

Maatregelenpakket versus eerdere toezeggingen

In de eerdere besluiten zijn enkele toezeggingen gedaan: het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op het traject nabij Valkenheide; het aanbrengen van nieuwe belijning (reeds aangebracht); het herstellen van de bermen langs het fietspad en het bestuderen van de situatie bij de inritten van Valkenheide en het Leersumse Veld.

Het maatregelenpakket is ruimer dan de eerder toegezegde maatregelen. Allereerst wordt het geluidsreducerend asfalt op het gehele wegvak bij het groot onderhoud aangebracht. Daardoor zal het effect op de geluidsbelasting voor omwonenden niet meer lokaal van aard zijn. Ten tweede zal het fietspad worden verbreed. Op grond van de veranderende richtlijnen, ons nader onderzoek naar het gebruik van het fietspad en ons beleid om in de omgeving het recreatief fietsverkeer te stimuleren is het voorstel het fietspad te verbreden naar 3.00 meter. Tegelijk zullen ook de bermen waar nodig hersteld worden. Ten derde is op grond van de toegezegde studie naar de inritten bij Valkenheide en het Leersumse Veld nu het voorstel op twee plaatsen een opstelstrook aan te leggen. Tevens wordt de middelste inrit van Valkenheide afgesloten en de zuidelijke verruimd.

Duurzaam veilige N226

Op grond van het principe van Duurzaam Veilig zou op dit wegvak conform de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen een parallelweg moeten worden aangelegd, aan de westzijde, over een lengte van circa 2 km. Daarmee kunnen de functie, het gebruik en de inrichting volledig in overeenstemming worden gebracht. Voor de weggebruiker voldoet de inrichting dan aan het verwachtingspatroon. Het zou tevens bijdragen aan het beleid om het aantal rechtstreekse aansluitingen op de provinciale wegen terug te dringen.

Er zijn op hoofdlijnen twee opties mogelijk voor een parallelvoorziening:

1. De huidige weg blijft zoveel mogelijk op z'n plek en er wordt een parallelweg langs gelegd.
2. De huidige weg wordt (deels) omgebouwd tot parallelweg en de N226 wordt naar het oosten verlegd.

In een quick scan zijn beide opties nader beschouwd. Er is daarbij gekeken naar de ruimtelijke impact en de kosten. In de onderstaande tabel zijn de consequenties aangegeven.

	Variant 1 (huidige plek)	Variant 2 (naar oosten verlegd)
Ruimtelijke en landschappelijke consequenties (globaal)	Aankoop van particuliere gronden (tuinen) tot max. 4,5 meter. Groenstrook opheffen aan oostzijde tot ca. 10 meter. (aantasting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	Groenstrook opheffen aan oostzijde van ca. 14 meter (aantasting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug van circa 20 ha)

	van circa 18 ha)	
Meerkosten t.o.v. maatregelenpakket (globaal)	4,5 mln.	2,5 mln.

Het betrekken van de parallelweg in het project betekent dat het een volwaardig, complex en kostbaar project wordt. Gegeven de *relatief* beperkte omvang van het probleem en de uitkomsten van de quick scan ten aanzien van de ruimtelijke en landschappelijke consequenties en ten aanzien van de hoge meerkosten van een parallelweg, achten wij dat niet wenselijk. Daarom is ons voorstel de parallelweg niet als onderdeel mee te nemen van het voorgestelde (op korte termijn te realiseren) maatregelenpakket.

Pannenkoekenhuis

Langs de westzijde van de N226 is in een voormalig cafépand een pannenkoekenhuis gevestigd. De bezoekersaantallen zijn, zeker op warme zomerdagen, vele malen groter dan in de tijd dat er een café was gevestigd. Het ontbreekt op dit moment aan parkeergelegenheid op het terrein van het restaurant. Het gevolg is dat zeker op die drukke dagen geparkeerd wordt in de berm aan de oostzijde en er overgestoken wordt. Het parkeren in de berm willen we vanwege de verkeersonveiligheid niet gedogen. Een structurele oplossing voor het parkeervraagstuk is moeilijk te realiseren.

Er zijn grofweg drie opties:

1. Parkeren op eigen terrein realiseren. Dit heeft vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur en ligt het meest voor de hand omdat verwacht mag worden dat een horecavoorziening buiten de bebouwde kom een eigen parkeerfaciliteit heeft. De provincie kan ter hoogte van de onderneming een opstelstrook opnemen in het maatregelenpakket. De horecavergunning moet op dit moment worden herzien. Daarin kunnen nieuwe bepalingen worden opgenomen (door de gemeente) ten aanzien van parkeren op eigen terrein.
2. Parkeervoorziening aanleggen aan de overzijde. Bijkomend aspect is de economische concurrentiepositie. Het ‘subsidiëren’ van een onderneming door het aanleggen van een parkeervoorziening ligt niet voor de hand. De kosten zouden daarom verhaald moeten worden op de eigenaar van de onderneming. Door deze maatregel creëren we in feite een gelegaliseerd oversteekknelpunt, daar waar we de veiligheid op de N226 willen vergroten. Deze optie staan we niet voor.
3. Bezoekers verwijzen naar een bestaande parkeerlocatie. Op enige loopafstand zijn er twee parkeervoorzieningen: Leersumse Veld en voormalig hotel bij de Utrechtse baan. De loopafstand is relatief lang en bezoekers moeten nog steeds oversteken. Ook dit is een ongewenste optie.

Voorstel is strategisch bestuurlijk overleg conform organiseren met de gemeente Utrechtse Heuvelrug en daarbij optie 1 na te streven.

Wanneer we als gezamenlijke overheden niet tot overeenstemming kunnen komen met de ondernemer, is het voorstel wel over te gaan tot het plaatsen van paaltjes in de berm.