

Van: Willem-Jan Gieszen
Onderwerp: N226 A12 – Leersum

Inleiding

Dit memorandum valt in twee delen uiteen: het eerste deel heeft betrekking op de categorisering van de N226 in het SMPU en de daarbij behorende achtergronden. Het tweede deel is een analyse van de verkeersonveiligheid op het wegvak. Hieronder volgt eerst een kort overzicht van de eerdere contacten met dhr. Bonarius aangaande dit onderwerp.

Op 1 juli 2004 heeft gedeputeerde dr. G. Mik dhr. Bonarius en een andere bewoner ontvangen op het provinciehuis. Daarna heeft de provincie Utrecht een tweetal brieven ontvangen van gemeente Leersum over dit onderwerp. De situatie is vervolgens onderzocht. Op 11 januari 2005 heeft gedeputeerde staten besloten tot het sturen van een brief waarin aangegeven is dat de weg een GOW blijft en waarin maatregelen worden aangekondigd ter verbetering van de verkeersveiligheid op de weg. In deze brief is genoemd dat deze weg opgenomen is als GOW in het SMPU. Daarnaast wordt aangegeven dat een dubbele doorgetrokken asmarkering (inhaalverbod) op de weg zal worden aangebracht en dat stil asfalt zal worden gelegd ter hoogte van Valkenheide. Op 19 januari 2005 heeft gedeputeerde dr. G. Mik op uitnodiging van dhr. Bonarius vervolgens een werkbezoek gebracht aan de weg. Vervolgens heeft de provincie Utrecht een notitie ontvangen van dhr. Bonarius over de weg waarin nogmaals gepleit wordt voor het categoriseren van de weg tot ETW. Op 5 april heeft gedeputeerde staten een brief verzonden waarin ingegaan wordt op de functie van de weg (GOW). Daarnaast zijn een aantal aspecten rondom de inrichting van de weg beschreven, waaronder eventuele parallelwegen langs de weg en verschuiving van de komgrens naar de gemeentegrens.

Categorisering N226 A12 – Leersum

Aanleiding

De aanleiding voor dit memorandum is de inspraak die dhr. Bonarius gedaan heeft op 21 april j.l. in de statencommissie IME. Dhr. Bonarius heeft bij die gelegenheid (nogmaals) gepleit voor het categoriseren van de N226 tussen de A12 en de N225 bij Leersum tot erftoegangsweg (ETW). N.b. deze weg is het SMPU opgenomen als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Hieronder wordt een toelichting gegeven op de functie, gebruik en inrichting, en daarmee de categorisering van deze weg.

Functie van de weg

Dhr. Bonarius verzoekt tot het categoriseren van de weg tot ETW met als voornaamste reden dat de weg circa veertig erftoegangen heeft, ondanks dat hij ook zelf aangeeft dat de weg een ontsluitende functie heeft. De vraag die in feite aan de orde is, wat zijn de argumenten om deze weg als GOW te categoriseren en niet als ETW.

De categorisering van de weg is gebaseerd op de verkeersfunctie binnen het totale netwerk van wegen, die als zodanig voor de weggebruiker goed herkenbaar zijn (handboek Wegontwerp). Bij de keuze voor de functie van deze weg heeft dus de herkomst en bestemming van het verkeer een belangrijke rol. In dit geval heeft de weg een belangrijke functie als (deel van de) ontsluiting van een aantal kernen in het zuidoosten van de Provincie Utrecht. De weg is zodoende de verbindende schakel tussen een aantal verblijfsgebieden en het hoofdwegennet (snelweg A12). Deze functie vertaalt zich ook in het gebruik van de weg. Op dit moment is de intensiteit gemiddeld ongeveer 11.000 motorvoertuigen per werkdag. Op netwerkniveau zijn er voor de betrokken kernen, en in mindere mate Wijk bij Duurstede, weinig alternatieven voor het verkeer richting Amersfoort, Utrecht en verder richting het westen en noorden. Versterking van het belangrijkste alternatief, ontsluiting via de N227 A12 – Doorn is uit het oogpunt leefbaarheid en veiligheid door de doorsnijding van Doorn op dit moment niet gewenst (SMPU blz. 32). Daarnaast is de aansluiting van de N227 op de A12 een eenzijdige aansluiting; alleen

verkeer van en naar Utrecht kan van deze aansluiting gebruik maken. Voor het verkeer in oostelijke richting is deze aansluiting dus geen alternatief.

In de functionele uitgangspunten van een GOW en een ETW komt het verschil in verkeersfunctie duidelijk naar voren.

GOW	ETW
Verbindende schakel tussen ETW's en stroomwegen	Ontsluiting van erven, gebieden en specifieke bestemmingen
Faciliteren van stromen op wegvakken	Wegen hebben een kleinschalig en lokaal karakter
Faciliteren van uitwisselen van verkeer op kruispunten	Faciliteren van verblijf en vormt onderdeel van het landschap
	Beperkte verkeersfunctie

Op basis van de huidige verkeersfunctie van de weg en de functionele uitgangspunten moet de N226 tussen de A12 en Leersum gecategoriseerd worden als GOW. Daarmee is niet gezegd dat de weg dan al voldoet aan alle operationele eisen (inrichtingseisen) aan een GOW. De consequenties in dit geval worden verderop belicht.

Randvoorwaarden aan ETW's

De keuze voor de categorisering van een wegvak tot ETW brengt consequenties met zich mee. In het SMPU worden de verkeerskundige consequenties als volgt benadrukt: “[a]ls de functie erftoegangsweg wordt gekozen (...), is een vermindering van het (doorgaande) verkeer door het gebied gewenst. Er zullen reële alternatieve routes met voldoende doorstromingskwaliteit moeten zijn om dat ook echt te bewerkstelligen.” Gezien het feit dat het belangrijkste alternatief voor deze weg, ontsluiting via de N227 A12 – Doorn, op dit moment niet versterkt kan worden, en omdat de aansluiting van de N227 op de A12 alleen voor het verkeer van en naar Utrecht gebruikt kan worden, wordt de keuze voor categorisering van de weg N226 A12 – Leersum als ETW sterkt bemoeilijkt. Deze keuze wordt verder bemoeilijkt door de randvoorwaarde aan ETW's van een maximale intensiteit van 6000 motorvoertuigen per dag.

Het afwaarderen van een wegvak zonder netwerkmaatregelen om de verkeersfunctie van de weg te beperken zal in de praktijk tot problemen leiden; er ontstaat een spanningsveld omdat functie, gebruik en inrichting niet in overeenstemming zijn. De inrichting volgend uit de functie moet garant staan voor een bepaald gedrag op de weg. Als de weggebruikers de functie van de weg uit het oogpunt van het verkeersnetwerk anders ervaren (dan een erftoegangsweg) ontstaan problemen met het gedrag op de weg, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. Hierdoor wordt (verhoogde) handhavingsinspanning noodzakelijk. Dat wil echter niet zeggen dat het Openbaar Ministerie een verhoogde handhavingsinspanning zal plegen.

Door inrichting van de weg af te stemmen op de functie van de weg, in combinatie met het nemen van netwerkmaatregelen, wordt het gewenst gedrag op de weg opgeroepen. Dit komt uiteindelijk ten goede aan de verkeersveiligheid op de weg.

Inrichting van de weg

Uit de functionele eisen aan een GOW volgen uiteindelijk de operationele eisen aan de inrichting van een GOW. Deze operationele eisen zijn onder te verdelen tussen de essentiële kenmerken van de weg en de overige kenmerken van de weg. Deze essentiële kenmerken moeten altijd aanwezig zijn op een GOW; ten opzichte van de overige kenmerken is er enige speelruimte mogelijk (handboek GOW). Dit betekent dat er ruimte is voor maatwerk.

Een aantal van de essentiële kenmerken van een GOW buiten de bebouwde kom zijn bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 80 km/h en een dubbele doorgetrokken asmarkering; een voorbeeld van een overig kenmerk is het ontbreken van erftoegangen aan de weg; deze moeten ontsloten worden via

parallelwegen. Het wensbeeld is uiteraard dat de inrichting van de weg aan alle operationele eisen wordt voldaan.

In de brief van 5 april van gedeputeerde staten heeft zij aangegeven dat ook in het geval van de N226 er een verschil is tussen wensbeeld en de huidige situatie. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat in dit geval het niet zonder meer mogelijk is het wensbeeld te realiseren. Vervolgens is in deze brief aangegeven dat de maximumsnelheid niet verlaagd wordt en dat ook geen parallelwegen worden aangelegd. Aangegeven is dat bij aanleg van een parallelweg aan de zijde van de erftoegangen zonder verschuiving van de as van de weg grond aangekocht zal moeten worden van alle betrokken bewoners, en er dus draagvlak bij alle betrokken bewoners nodig is voor deze maatregel. Voor het realiseren van een parallelweg aan de zijde van erftoegangen met een verschuiving van de as van de weg zal een brede strook grond langs de weg aan de andere zijde moeten worden afgegraven; een aanzienlijke hoeveelheid bomen zou hiervoor moeten worden gekapt. Uit het oogpunt van natuur- en landschapswaarden heeft gedeputeerde staten deze optie afgewezen. Daarnaast is zij van mening dat een ingreep van deze omvang niet in verhouding staat tot de problematiek en dat zodoende niet wordt overgegaan toe de aanleg van een parallelweg.

Het maatwerk van de categorisering van deze weg als GOW komt er dus op neer dat niet kan worden voldaan aan de eis van het ontbreken van erftoegangen aan de weg. Overigen hebben gedeputeerde staten in beide brieven toegezegd dat maatregelen genomen zullen worden; deze maatregelen komen er neer op dat de weg in ieder geval voldoet aan de essentiële kenmerken van een GOW. Daarnaast wordt nader onderzoek beloofd naar de inrichting van een aantal aansluitingen ter hoogte van Valkenheide (tussen Maarsbergen en Leersum).

Conclusie

De conclusie is dat op basis van het gebruik van de N226 en de verkeersfunctie van de weg in het netwerk de N226 tussen de A12 en Leersum gecategoriseerd moet blijven als GOW, ondanks dat niet voldaan kan worden aan de operationele eis (c.q. kenmerk) het ontbreken van erftoegangen aan de weg.

Verkeersveiligheidsanalyse

Inleiding

Bij deze veiligheidsanalyse is gekeken naar de ongevallen die plaatsvonden in de periode 1999 – 2003. De aansluiting met de A12 en de kruising met de N225 (een rotonde) zijn niet meegenomen in de analyse.

Algemeen

Na een daling van het aantal ongevallen in 2000 en een sterke daling in 2001. In 2002 was er sprake van een zeer sterke stijging, 111 % t.o.v. 2001. Ten opzichte van 2000 een stijging van 12 %. Dit laatste is reëler omdat de sterke daling in 2001 zich voordeed in de hele provincie en onderzoek hiernaar heeft geen verklaring kunnen vinden. In 2003 was weer sprake van een daling, 47 %. Opmerkelijk is dat het aantal slachtoffers in de periode van 5 jaar een stijgende lijn vertoont, van 5 naar 14 slachtoffers. Het aantal letselongevallen vanaf 2001 is meer dan 50% van het totaal aantal ongevallen. Dit is ook terug te zien in onderstaande grafiek.

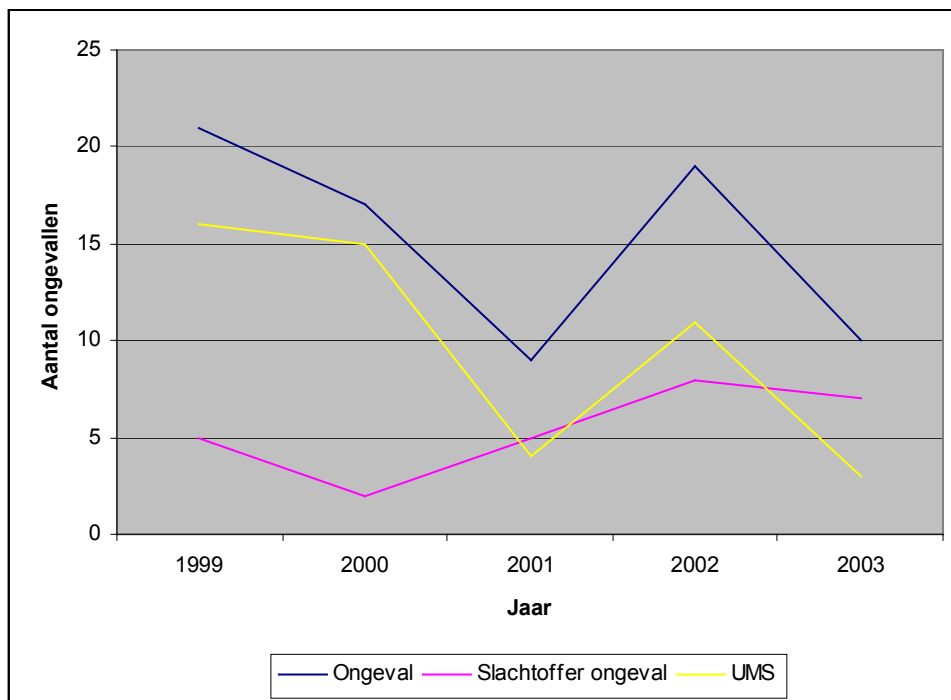
Aard

Meest voorkomende aard voor ongevallen zijn:

- Flank ongevallen
- Kop/staart ongevallen
- Vast voorwerp
- Dier

Zowel flank als kop/staart ongevallen waren in 2002 erg hoog. In 2003 zijn deze met meer dan 50 % afgenomen.

Voor vast voorwerp is het verrassend dat in 2001 en 2002 hier geen ongevallen mee zijn gebeurd, waarna in 2003 weer 3 ongevallen met vast voorwerp gebeuren.



Toedracht

Meest voorkomende toedrachten

- Onvoldoende afstand houden
- Geen doorgang / voorrang verlenen
- Verlies macht stuur

Samen zijn deze 3 toedrachten goed voor 59 % van het totaal aantal ongevallen.

Wanneer men de toedracht verlies macht stuur omzet naar te snel en onvoorzichtig rijden (onvoldoende rechts rijden, te veel rechts rijden, te snel rijden, fout bocht doorrijden, onvoorzichtig gedrag bestuurder, verlies macht stuur) dan nemen deze 3 categorieën 67 % van het totaal aantal ongevallen voor hun rekening.

Primaire botser

Bij 91 % van de het totaal aantal ongevallen is een auto betrokken. Koplopers daarbij zijn auto – auto, met 33 ongevallen, en auto – eenzijdig, met 23 ongevallen.

Tijdstip

Tijdstip	Aantal ongevallen	Spits	Aantal ongevallen	Dagdeel	Aantal ongevallen
15 – 16 uur	10	Ochtend (7-9 uur)	12	Ochtend (6-12 uur)	24
8-9 uur	8	Avond (16-18 uur)	9	Middag (12-18 uur)	26
14 – 15 uur	6			Avond (18-24 uur)	12

Het valt op dat het uur voor de avondspits, tussen 15 – 16 uur, er meer ongevallen gebeuren dan in de avondspits zelf.

Locatie

De meeste ongevallen vinden plaats op het wegvak.

Wegvak: 64 ongevallen 84 %

Kruispunt: 12 ongevallen 16 %

Kijkt men naar de hectometrering dan zijn er een viertal clusters waar veel ongevallen gebeuren.

Cluster	Aantal ongevallen	Aantal ongevallen
Hm 59.2 – 59.3	6	
Hm 61.2 – 61.7	14	Hm 61.7 5
Hm 62.0 – 62.9	21	Hm 62.4 – 62.7 12
Hm 63.4 – 63.5	3	

Tabellen

Jaar ongeval	Ongeval	Slachtoffer ongeval	Licht gewond	Slachtoffers	Zkh opname	Zwaar gewond	Doden	Objecten
1999	21	5	4	5	1	1	0	46
2000	17	2	2	2	0	0	0	37
2001	9	5	4	8	3	4	1	20
2002	19	8	5	14	9	9	0	43
2003	10	7	10	14	3	4	1	23
Aantallen	76	27	25	43	16	18	2	169

Aard_ongeval	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
Gepark. vrtg	0	1	0	0	0	1
Dier	5	2	0	2	1	10
Vast voorw	7	4	0	0	3	14
Los voorwerp	0	1	0	0	0	1
Frontaal	0	1	1	1	1	4
Flank	6	3	4	9	4	26
Kop/staart	2	5	4	6	1	18
Eenzijdig	1	0	0	1	0	2
Ongevallen	21	17	9	19	10	76

Toedrachten	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
Verk stoptkn negeren	1	0	0	0	0	1
Onvold afst bewaren	2	5	4	6	1	18
Onverwacht remmen	1	0	0	0	0	1
Inhalen links	0	0	1	3	0	4
Snyden	1	0	0	0	0	1
Onvold rechts ryden	1	0	0	2	0	3
Te veel rechts ryden	0	1	0	0	0	1
Verk rybaan/weghelft	0	1	0	0	0	1
Geen voorrang verl	1	1	2	2	2	8
Geen doorgang verl	1	2	2	3	2	10
Te snel ryden	0	0	0	0	1	1
Fout gebr bediening	1	0	0	0	0	1
Fout bocht doorryden	0	1	0	0	0	1
Doorrijder	0	0	0	1	1	2
Slip door olie ed	0	0	0	1	1	2
Weersomstandigheden	1	0	0	0	0	1
Verlies macht stuur	5	2	0	0	2	9
Verliezen van lading	0	1	0	0	0	1
Slaap/ziekte	0	1	0	0	0	1
Geen toedracht	1	0	0	0	0	1
Ongevallen	21	17	9	19	10	76

Primaire botsers	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
Auto-Auto	5	6	7	12	3	33
Auto-Vr.auto	1	0	0	1	1	3
Auto-Fiets	0	0	0	0	1	1
Auto-Br.fiets	0	1	2	0	0	3
Auto-Overig	12	7	0	2	2	23
Auto-Eenzijdig	1	0	0	0	0	1
Vr.auto-Auto	0	1	0	0	0	1
Fiets-Auto	1	0	0	0	0	1
Fiets-Vr.auto-	0	0	0	0	1	1
Fiets-Br.fiets	0	0	0	1	0	1
Br.fiets-Auto	0	1	0	0	0	1
Br.fiets-Br.fiets	0	1	0	2	0	3
Br.fiets-Overig	0	0	0	0	1	1
Br.fiets-Eenzijdig	0	0	0	1	0	1
Overig-Auto	1	0	0	0	0	1
Overig-Overig	0	0	0	0	1	1
Ongevallen	21	17	9	19	10	76

Uur	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
00 - 01 uur	1	2	0	0	0	3
01 - 02 uur	1	0	0	1	0	2
02 - 03 uur	1	0	0	0	1	2
04 - 05 uur	0	0	0	0	1	1
05 - 06 uur	1	1	0	0	0	2
06 - 07 uur	0	0	0	0	1	1
07 - 08 uur	2	0	0	1	1	4
08 - 09 uur	2	3	1	2	0	8
09 - 10 uur	1	0	1	1	2	5
10 - 11 uur	0	0	0	2	0	2
11 - 12 uur	1	1	1	0	1	4
12 - 13 uur	1	2	0	0	0	3
13 - 14 uur	0	0	1	1	0	2
14 - 15 uur	1	2	1	1	1	6
15 - 16 uur	3	1	2	4	0	10
16 - 17 uur	0	0	1	3	1	5
17 - 18 uur	2	2	0	0	0	4
18 - 19 uur	1	0	0	0	0	1
19 - 20 uur	1	0	0	0	0	1
20 - 21 uur	0	1	1	0	1	3
21 - 22 uur	1	1	0	3	0	5
22 - 23 uur	1	0	0	0	0	1
23 - 24 uur	0	1	0	0	0	1
Ongevallen	21	17	9	19	10	76

Type locatie	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
Kruispunt	1	2	4	3	2	12
Wegvak	20	15	5	16	8	64
Ongevallen	21	17	9	19	10	76

Wegnr/HM	1999	2000	2001	2002	2003	Ongevallen
N226 059.0 W	2	0	0	0	0	2
N226 059.2 W	0	1	2	0	1	4
N226 059.3 W	1	0	1	0	0	2
N226 059.5 W	1	0	0	0	0	1
N226 059.7 K	0	1	0	0	1	2
N226 059.7 W	0	0	0	0	1	1
N226 059.8 W	1	0	0	0	0	1
N226 060.0 W	1	0	0	0	0	1
N226 060.1 W	1	0	0	0	0	1
N226 060.2 W	0	1	0	1	0	2
N226 060.5 W	0	1	0	0	0	1
N226 060.6 K	1	1	3	0	0	5
N226 060.8 W	1	0	0	1	0	2
N226 060.9 K	0	0	1	1	0	2
N226 061.0 W	0	0	0	2	0	2
N226 061.1 K	0	0	0	1	1	2
N226 061.2 W	0	0	0	2	0	2
N226 061.3 W	1	0	1	0	0	2
N226 061.4 W	0	2	0	0	0	2
N226 061.5 W	2	0	0	0	0	2
N226 061.6 W	0	0	0	1	0	1
N226 061.7 W	3	1	0	1	0	5
N226 062.0 W	0	0	0	1	0	1
N226 062.1 W	0	0	0	1	0	1
N226 062.2 W	1	1	0	0	0	2
N226 062.3 W	0	1	0	0	0	1
N226 062.4 W	0	2	0	0	0	2
N226 062.5 W	1	0	0	3	1	5
N226 062.6 W	1	1	0	0	0	2
N226 062.7 W	0	0	0	2	1	3
N226 062.8 W	0	0	0	0	1	1
N226 062.9 W	0	0	1	0	2	3
N226 063.0 W	1	0	0	0	0	1
N226 063.1 K	0	0	0	1	0	1
N226 063.1 W	0	0	0	0	1	1
N226 063.4 W	1	0	0	0	0	1
N226 063.5 W	1	0	0	1	0	2
Ongevallen	21	13	9	19	10	72