



Aan:
Partij voor de Vrijheid, t.a.v. dhr. René Dercksen

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	19-3-2019	DOMEIN	LFO
NUMMER	81E874D7	REFERENTIE	Carla Bisseling
UW BRIEF VAN	28-2-2019	DOORKIESNUMMER	+31 30 258 2750
UW NUMMER	81E81922	E-MAILADRES	carla.bisseling@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	3	ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN	Betreffende Amersfoortsestraat Soesterberg

Geachte heer Dercksen,

Hierbij ontvangt u onze reactie op uw vragen over de Amersfoortsestraat Soesterberg.

Toelichting:

De provincie verkocht een perceel grond aan de Amersfoortsestraat 47 – 49 te Soesterberg aan Philadelphia. Daartoe wordt onder andere een in- uitrit aangelegd. De provincie heeft positief geadviseerd over deze in- en uitrit.

1. Graag krijgen wij een afschrift van het provinciale advies.

Antwoord: De provincie heeft vanuit haar rol als wegeigenaar de gemeente geadviseerd in deze kwestie met de volgende tekst: *'De Provincie Utrecht geeft een positief advies betreffende de aanvraag voor de in-/uitritvergunning op de provinciale weg N237 (Amersfoortsestraat). Een andere ontsluiting (achterom of Van Weerden Poelmanweg) zijn in de huidige situatie niet mogelijk. De ontsluiting (van alle aanwezige uitritten) op de Amersfoortsestraat hadden wij liever gezien via een parallelstructuur (conform CROW richtlijnen) maar dat is vanwege ruimtegebrek niet mogelijk. Aanpassingen aan uitritten is gezien het streefbeeld Wegh der Weegen mogelijk en vormt dus geen belemmering. De nieuwe uitrit is vormgegeven in overleg met de stichting Philadelphia en de eigenaar van het perceel Amersfoortsestraat 51.'*

2. Moeten er aan de Amersfoortseweg bomen worden gekapt en hoe verhoudt zich dat tot het streefbeeld "Weg der Weegen"?

Antwoord: Nee, er worden voor de nieuwe uitrit aan de Amersfoortsestraat geen bomen gekapt langs de provinciale weg. Ook voor de reeds uitgevoerde aanpassingen aan de bestaande uitrit op de publieke grond zijn geen bomen gekapt. Wel moest de gemeenschappelijke uitrit op het openbare deel worden verbreed. Aanpassingen aan uitritten is binnen het streefbeeld "Wegh der Weegen" mogelijk.



3. Was een uitrit achterom, via de Van Weerden Poelmanweg, niet veiliger? Zo ja, waarom doet u concessies aan de veiligheid van mensen?

Antwoord: Een ontsluiting achterom via de Van Weerden Poelmanweg is niet mogelijk gezien de situatie wat betreft eigendom en planologische bestemming. Ontsluiting moet dus via de Amersfoortsestraat. Wij hadden liever een ontsluiting (van alle uitritten) op de Amersfoortsestraat gezien via een parallelstructuur (conform CROW-richtlijnen) maar ook dat is vanwege ruimtegebrek niet mogelijk.

De nieuwe uitrit is na realisering wat veiligheid betreft vergelijkbaar met de andere - reeds bestaande - uitritten aan de N237. Voor uw informatie is hierbij gevoegd het verkeerskundig rapport welke door Goudappel Coffeng in opdracht van Stichting Philadelphia is opgesteld (bijlage 3).

4. Dient de provinciale weg te worden aangepast? Zo ja, wat zijn de kosten van deze aanpassing, wie draagt die kosten en in hoeverre zal dat de veiligheid van de verkeersdeelnemers schaden? Zo ja, hoe verhouden de kosten zich met de verkoopopbrengst van de grond.

Antwoord: Nee, de provinciale weg zelf hoeft niet te worden aangepast. De gemeenschappelijke inrit op het publieke terrein moest wel worden aangepast en verbreed. Dit is in het derde kwartaal van vorig jaar gerealiseerd. De kosten hiervan waren: €16.705,50. Met Philadelphia is een verdeling 50%-50% afgesproken tussen Philadelphia en de provincie. Philadelphia heeft daarbij de voorwaarde gesteld van het verkrijgen van de omgevingsvergunning. Zodra de omgevingsvergunning is verkregen en onherroepelijk is geworden, zullen we Philadelphia de 50%-factuur sturen. De gemeente Soest heeft inmiddels twee omgevingsvergunningen verleend aan Philadelphia: eentje voor de bouw en eentje voor de nieuwe inrit op hun terrein. Tegen de inrit is van een omwonende een bezwaar en een voorlopige voorziening ontvangen. De verkoopopbrengst van de grond was € 1,1 mln. Uitgaande van de 50% afspraak zijn de kosten van de provincie ca 0,8 % van de verkoopopbrengst en daarmee naar onze visie proportioneel. De aanleg van de nieuwe uitrit op het perceel van Philadelphia vindt geheel plaats op grondgebied van Philadelphia en zal door hen worden betaald.

5. Klopt het dat in het verleden er al ernstige ongelukken zijn gebeurd ter plaatse van deze uitrit? Zo ja, graag een overzicht.

Antwoord: Ja, er zijn ongelukken gebeurd langs de N237. Zie de twee bijlagen (bijlage 1 en 2): een tabel met de cijfermatige gegevens en een kaart waarop in blauwe stippen de lokaties van de ongelukken zijn weergegeven. De cijfermatige gegevens betreffen zowel de geregistreerde ongevallen als een schaduwarchief van ongevallen via meldingen, krantenberichten etc. Het kaartje hoort bij de geregistreerde ongevallen. Daarnaast treft u in het bijgevoegde verkeerskundige rapport (bijlage 3) in hoofdstuk 3 nadere informatie aan over het aantal ongevallen aan de Amersfoortsestraat. Hier wordt aangegeven dat in de periode 2007 t/m 2016 er in totaal drie ongevallen zijn geregistreerd nabij de uitrit, alle zonder gewonden. In het verkeerskundig rapport wordt dit aangeduid als 'zeer beperkt'.

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,

Ongevallen N237**Wegvak N413 tot Stichtse Rotonde****Bron gegevens**

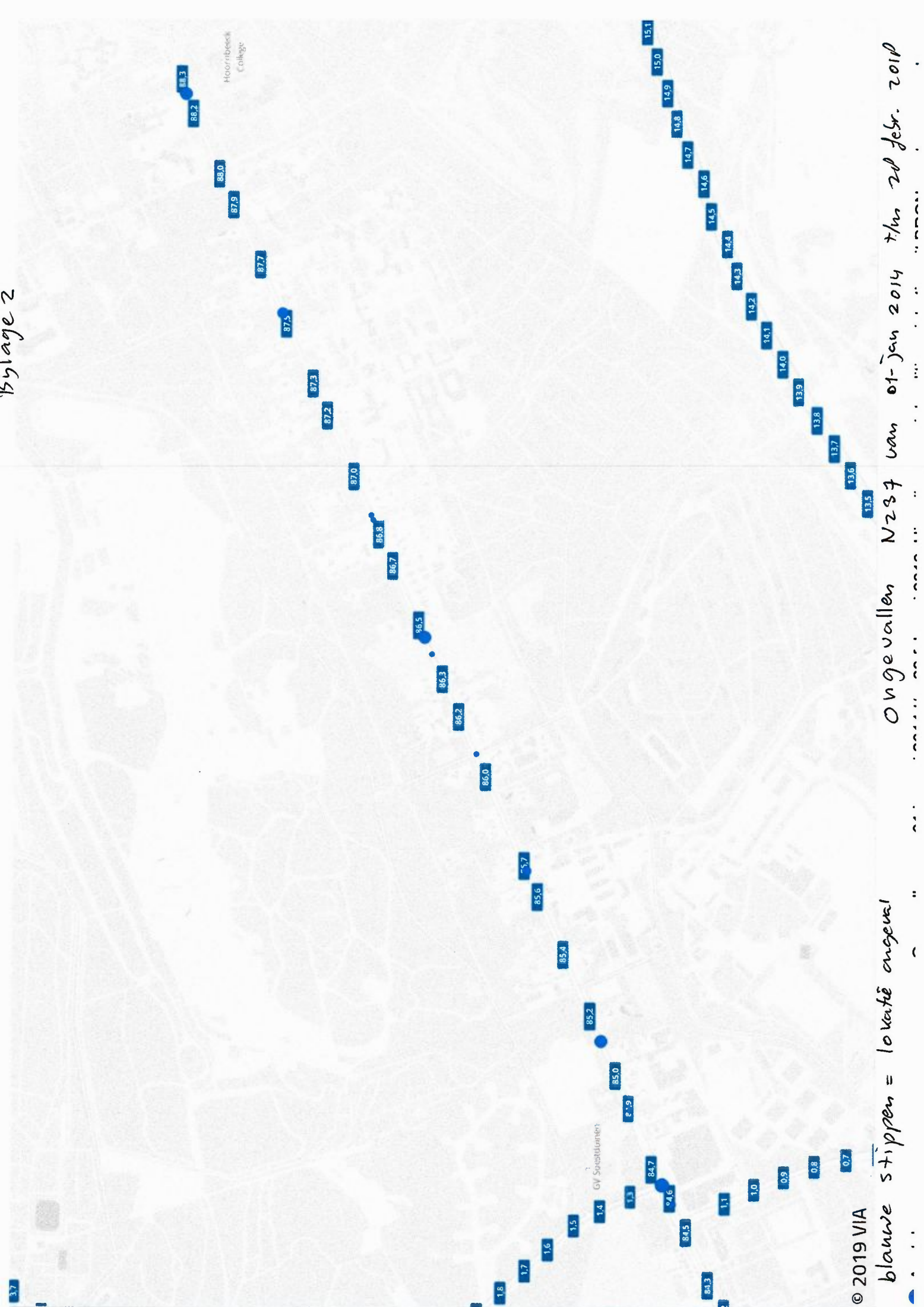
Jaar	Totaal	dodelijk	letsel	ums
2014	4	0	2	2
2015	7	0	3	4
2016	6	0	0	6
2017	10	1	5	4
2018	8	0	3	5
Totaal	35	1	13	21

Schaduwregistratie

Jaar	Totaal	dodelijk	letsel	ums
2014	7	0	5	2
2015	5	0	2	3
2016	4	0	0	4
2017	6	0	1	5
2018	2	0	0	2
Totaal	24	0	8	16

ums = uitsluitend materiele schade

Bylage 2



© 2019 VIA

blauwe stippen = lokale ongeval

Ongevallen N287 van 01-jan 2014 t/m 20-febr. 2018

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Stichting Philadelphia Zorg

Beoordeling uitrit Amersfoortsestraat (N237) Soesterberg

Verkeersveiligheid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

20 december 2017
SUM001/Nbc/0003.01

1 Inleiding

Stichting Philadelphia Zorg is voornemens voor 56 mindervalide cliënten woningen te realiseren die worden ontsloten op de bestaande uitrit op de Amersfoortsestraat (N237) te Soesterberg (gemeente Soest) (ter hoogte van nummer 45). In overleg met de provincie Utrecht is Goudappel Coffeng BV gevraagd de verkeersveiligheid op de uitrit in de huidige en toekomstige situatie te beoordelen. Voorliggende notitie geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Is in de huidige situatie sprake van een verkeers(on)veilige uitrit?
2. Is na realisatie van de planontwikkeling sprake van een verkeers(on)veilige uitrit?
3. Als sprake is van een verkeersonveilige uitrit, met welke maatregelen kan de verkeersveiligheid op de uitrit worden verbeterd?

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Het huidige functioneren van de uitrit is beoordeeld met behulp van recente afbeeldingen in Cyclomedia, een locatiebezoek¹, een analyse van het wegvak en de vormgeving van andere (gelijke) uitritten en een analyse naar geregistreerde ongevallen. In de analyse is onder andere gelet op de zichtbaarheid vanaf de uitrit op de Amersfoortseweg en andersom. Tevens is het linksaf in- en uitrijden beoordeeld. Op deze manier wordt antwoord gegeven op het huidige functioneren van de uitrit.

¹ Maandag 18 december 2017 is de locatie bezocht door twee ervaren verkeerskundig adviseurs waaronder een ervaren verkeersveiligheidsauditor.

Een ontwikkeling genereert verkeer. In dit geval komen en vertrekken personeelsleden en bezoek aan de bewoners. Met behulp van de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng is een berekening gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling. Op basis van de berekende verkeersgeneratie wordt een uitspraak gedaan over het toekomstige functioneren van de uitrit op basis van de huidige vormgeving. Dit leidt tot de conclusie of na realisatie van de planontwikkeling sprake is van een verkeers(on)veilige situatie.

Op basis van de hiervoor beschreven analyse is een uitspraak gedaan over de noodzakelijkheid van het nemen van maatregelen. Als dit noodzakelijk wordt geacht, zijn de mogelijke maatregelen beschreven.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

Het toekomstige functieprogramma bestaat uit drie woongebouwen en een dagbestedingsgebouw waar de bewoners van de woongebouwen overdag kunnen werken. In totaal wordt voor 56 mindervalide personen (zwaar gehandicapt) huisvesting gerealiseerd. Op basis van het dienstrooster zullen gemiddeld per etmaal circa 26 tot 30 personeelsleden aanwezig zijn, werkend in ploegendiensten². Ten behoeve van de geplande functies worden op het terrein 41 parkeerplaatsen gerealiseerd.

In de huidige situatie betreft de ontwikkellocatie een bosperceel en functioneert de bestaande uitrit enkel voor de woning gelegen op het naastgelegen perceel.

2.2.2 Verkeersgeneratie

Met behulp van de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie is een berekening gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling. Om een 'worst case'-berekening te maken, is gerekend met de kencijfers voor de functie 'serviceflat/aanleunwoning'. In de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. De gemeente Soest is in zijn geheel matig stedelijk. De kern Soesterberg is echter weinig stedelijk. De ontwikkellocatie is gelegen in het buitengebied. In deze categorie is een bandbreedte van de kencijfers gepresenteerd. In deze analyse is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers.

Het kencijfer voor de verkeersgeneratie bedraagt daarmee 2,6 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op een gemiddelde weekdag.

Als gevolg van het functieprogramma bedraagt de 'worst case'-verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling circa 150 mvt/etm. Dit is inclusief de verkeersgeneratie van bijvoorbeeld een parketdienst en vuilophaaldienst. Dit betreft een 'worst case'-berekening op basis van een functie waarvan de bewoners meer mobiel zijn dan de toekomstige bewoners.

² Opgave per e-mail Stichting Philadelphia Zorg d.d. 19 december 2017.

Het maatgevende moment in de beoordeling van het functioneren van de uitrit is het drukste moment (normaliter de avondspitsperiode). Bij reguliere woningen vindt 8% van de verkeersgeneratie plaats gedurende het avondspitsuur (tussen 17.00 en 18.00 uur). In de analyse wordt rekening gehouden met een verkeersbelasting van 20% in het maatgevende spitsuur. Dat komt overeen met circa 30 mvt/h (aankomend en vertrekkend).

Een dergelijke verkeersgeneratie zou zich theoretisch kunnen voordoen bij een personeelwissel. In dat geval bedraagt de verdeling tussen aankomend en vertrekkend verkeer 50-50%. Dit komt neer op 15 aankomende en 15 vertrekkende voertuigen in het drukste uur (1 aankomend voertuig per 4 minuten en 1 vertrekkend voertuig per 4 minuten). Vorenstaande verkeersgeneratie betreft een 'worst case'-analyse.

Op basis van ervaringscijfers uit de praktijk wordt een verkeersgeneratie van circa 100 mvt/etm door personeel en bezoek als een meer realistische aanname beschouwd³. In de analyse is echter uitgegaan van de worst case.

2.2.3 Huidige vormgeving uitrit

In de huidige situatie is de uitrit vormgegeven als een voorrangskruispunt, waarop het verkeer komend vanaf de uitrit voorrang moet verlenen aan het passerende auto- en fietsverkeer rijdend op de hoofdrijbaan. De uitrit is ondergeschikt gemaakt door dit vorm te geven door middel van een ander type bestrating (klinkers ten opzichte van asfalt). In combinatie met de tegenover gelegen uitrit ontstaat een soort '4-takskruispunt'. In figuur 2.1 is de huidige uitrit gepresenteerd.



Figuur 2.1: Huidige vormgeving van de uitrit

³ Max. 26 tot 30 medewerkers per etmaal. Dat geeft 60 ritten (heen en terug). Daarnaast wordt rekening gehouden met bezoek, verdeeld over de dag.

De uitrit is gelegen buiten de bebouwde kom. Ter plaatse bedraagt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdrijbaan circa 80 km/h. Vanaf het met verkeerslichten geregelde kruispunt tussen de Amersfoortsestraat en de Van Weerden Poelmanweg is op de Amersfoortsestraat in oostelijke richting (komend vanaf de verkeerslichten rijdend richting de uitrit) is over een lengte van circa 150 meter een tweede rijstrook beschikbaar. Nadat de linkerrijstrook is samengevoegd bij de rechterrijstrook, bevindt de uitrit zich op een afstand van circa 200 meter. *De huidige vormgeving van de uitrit is overeenkomstig met de vele andere uitritten op de Amersfoortsestraat.*

2.2.4 Huidige verkeersintensiteit N237 (Amersfoortsestraat)

De verkeersintensiteit op de Amersfoortsestraat wordt permanent geteld op een vast telpunt. Het telpunt is gelegen ter hoogte van de uitrit met de Bosweg. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 12.000 tot 13.000 mvt/etm⁴. In tabel 2.1 zijn de verkeersintensiteiten in het ochtend- en avondspitsuur met onderscheid naar oost en west weergegeven.

richting	ochtendspitsuur (08.00-09.00 uur)	avondspitsuur (16.30-17.30 uur)
west-oost	570	908
oost-west	710	588

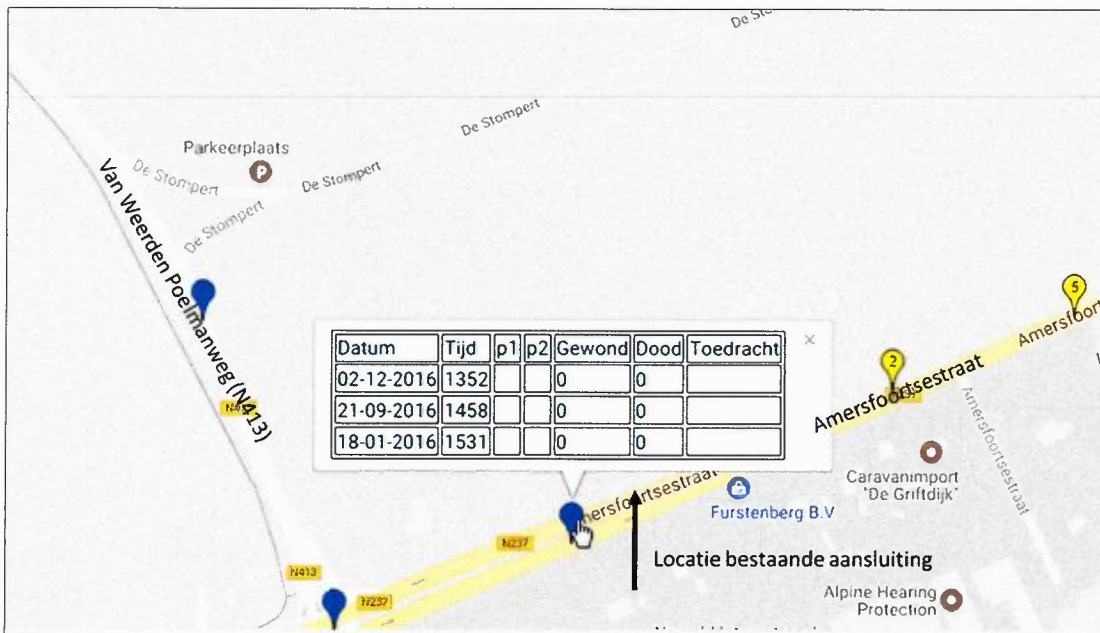
Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten ochtend- en avondspitsuur (gemiddelde intensiteiten over de vier teldagen in het drukste uur)

⁴ Verkeerstellingen permanent telpunt d.d. 12, 14, 19 en 21 september 2017.

3 Analyse huidige situatie

3.1 Geregistreeerde ongevallen

Met behulp van <http://ongelukken.staanhier.nl/> is een indicatie van de geregistreeerde ongevallen in de periode 1 januari 2007 tot en met 31 december 2016. In figuur 3.1 zijn de geregistreeerde ongevallen op de Amersfoortsestraat nabij de uitrit gepresenteerd.



Figuur 3.1: Geregistreeerde ongevallen nabij de uitrit

In de periode tussen 2007 tot en met 2016 zijn in totaal drie ongevallen geregistreeerd nabij de uitrit. De oorzaken hiervan zijn niet geregistreeerd. Conform de registratie zijn bij de ongevallen geen letselslachtoffers gevallen. Het aantal geregistreeerde ongevallen is zeer beperkt over de totale periode, waarmee geen sprake is van een verkeersonveilige situatie.

3.2 Zicht

Bij de beoordeling van het zicht zijn twee factoren van belang:

- het zicht vanaf de hoofdrijbaan op de uitrit;
- het uitzicht vanaf de uitrit op de hoofdrijbaan.

3.2.1 Zicht vanaf de hoofdrijbaan op de uitrit

Rijdend op de hoofdrijbaan is de uitrit zichtbaar door onder andere de onderbreking van het witte puntstuk op de weg. Deze onderbreking is bedoeld om het linksaf in- en linksaf uitrijden mogelijk te maken. Daarnaast is de uitrit zichtbaar door het gebruik van een ander type verharding.

3.2.2 Uitzicht op de hoofdrijbaan

In figuur 3.2 zijn de noodzakelijke zichtlijnen gepresenteerd komend vanaf de uitrit op het (brom)fietspad en de hoofdrijbaan.



Figuur 3.2: Noodzakelijk uitzicht vanaf de uitrit

Met behulp van Cyclomedia is het uitzicht vanaf de uitrit theoretisch beoordeeld. Op basis van deze beoordeling wordt geconcludeerd dat er sprake is van (ruim) voldoende vrij zicht. Dit is vervolgens bevestigd tijdens het locatiebezoek.

4 Effect planontwikkeling

Als gevolg van de geplande ontwikkeling wordt het (beperkt) drukker op de uitrit ten opzichte van de huidige situatie. Een (groot) deel van de verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling zal plaatsvinden buiten de spitsperioden.

De hiaattijd (de tijd die vrij moet zijn om een rijstrook te kruisen) voor het linksaf uitrijden bedraagt circa 6,5 seconden (om vanuit stilstand een rijstrook te kruisen). Op basis van de verkeerstellingen is geconcludeerd dat het gemiddelde hiaat op de kruisende rijstrook (van oost naar west) circa 5 seconden bedraagt⁵ (bij een verkeersintensiteit van 710 mvt/h). Een gemiddeld hiaat is daarmee (net) niet voldoende ruim om op te rijden. Door het verkeerslicht op het kruispunt tussen de Amersfoortsestraat (N237) en de Van Weerden Poelmanweg (N413) ontstaan in de verkeersstroom van west naar oost ruime hiaten. Verkeer passeert hierdoor in colonnes en daartussenin zijn de hiaten voldoende groot om vanaf de zijrichting op te rijden. In geval van een colonne kan de wachttijd (kortstondig) oplopen. Buiten de spitsperiodes zijn de hiaten voldoende groot om vanuit de zijrichting de hoofdrijbaan op te rijden.

In geval van linksaf aankomend verkeer bedraagt de benodigde hiaattijd circa 5 seconden. De gemiddelde hiaattijd van 5 seconden is in theorie voldoende om de tegengestelde richting te kruisen. Ook in dit geval kan het gebeuren dat gewacht moet worden op een colonne voertuigen dat op de tegengestelde richting passeert. In een dergelijke situatie is de huidige vormgeving van de uitrit vergevingsgezind. Voor achteropkomend verkeer bestaat de mogelijkheid om rechts te passeren. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de brede inrit aan de andere zijde. Het uitzicht op het fietspad is vanaf de hoofdrijbaan goed. Een linksafslaande automobilist kan goed inschatten of de manoeuvre goed/verkeersveilig kan worden verricht. Zoals beschreven, zal het merendeel van de verkeersbewegingen buiten de spitsperiode plaatsvinden, waarop het op de Amersfoortsestraat aanzienlijk rustiger is (uit de verkeerstelling blijkt dat de weg echte spitspieken kent). Tot slot is de kans klein dat twee voertuigen gelijktijdig linksaf willen gaan en is de afstand tot de uitrit ruim om vroegtijdig richting te kunnen aangeven. Met andere woorden: mensen passen zich aan, aan de situatie ter plaatse. Dit beeld is bevestigd tijdens het locatiebezoek.

Uit vorenstaande analyse wordt geconcludeerd dat maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid niet noodzakelijk zijn. Wanneer wel maatregelen genomen worden, bijvoorbeeld een linksaf-opstelvak, bestaat het risico dat de uitrit 'zwaarder' wordt aangezet dan het feitelijke gebruik doet vermoeden.

⁵ 710/60 minuten geeft gemiddeld circa 12 auto's per minuut, 60/12 geeft circa 1 auto per 5 seconden.