



Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Statenbrief Verkeersveiligheidsaudit Maarsbergen	TELEFOONNUMMER	+31640540719
DATUM	05-03-2024	E-MAILADRES	rinke.koopman@provincie- utrecht.nl
DOCUMENT NUMMER VAN	UTSP-44687070-11970 Drs. R. Koopman	DOMEIN/OPGAVE	MOB
		TEAM	PPM
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGE	1. VVA 2 – ODG Maarsbergen 2. Reactienota – verkeersveiligheidsaudit op het DO		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Bij de vaststelling van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen op 9 december 2020 (PS2020RGW12) is de motie 128A 'Veiligheid voor alles' door Provinciale Staten (hierna PS) aanvaard. Er is invulling gegeven aan de motie, door de aannemer van ProRail een verkeersveiligheidsaudit op het concept definitief ontwerp te laten uitvoeren en de daaruit volgende aanbevelingen te verwerken in het definitief ontwerp.

Inleiding

Op 9 december 2020 is het Provinciaal inpassingsplan (PIP) Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen door PS vastgesteld. Na een korte procedure heeft de Raad van State op 25 maart 2021 het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk verklaard. Daarmee is de procedure bij de Raad van State afgesloten.

Onderdeel van het onherroepelijk PIP zijn de verkeersveiligheidsaudit en de reactienota van de provincie op het voorlopig ontwerp (VO). Bij de vaststelling van het PIP is de motie 128A 'Veiligheid voor alles' door PS aanvaard. Daarnaast is het afwijgingsverzoek van de gemeente om de snelheid in de onderdoorgang terug te brengen van 60 km/u naar 50 km/u inmiddels gehonoreerd en onderdeel geworden van dit project.

Met de Statenbrief 18 oktober 2022 (UTSP-60992775-1701) is PS geïnformeerd over de ondertekening van de realisatieovereenkomst voor de spooronderdoorgangen. In die brief is aangegeven dat er invulling wordt gegeven aan de motie 'veiligheid voor alles' door de aannemer van ProRail een nieuwe verkeersveiligheidsaudit op het definitief ontwerp (DO) op te laten stellen op basis van het definitief ontwerp, rekening houdend met een snelheidsregime van 50 km/u.

Toelichting

Met deze brief informeren wij u over de afgeronde verkeersveiligheidsaudit op het definitieve ontwerp (DO). In de nu uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit lezen wij een bevestiging van de conclusies uit het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). In het PIP wordt geconcludeerd dat er na realisatie en ingebruikname van de nieuwe infrastructuur sprake zijn van een aanvaardbare verkeersveilige situatie. Door het project zal de verkeersveiligheid toenemen ten opzichte van de huidige situatie waarbij de gelijkvloerse kruising met het spoor een hoog verkeersveiligheidsrisico oplevert. Wij gaan voortvarend verder met de uitvoering van het project op basis van dit DO.

De verkeersveiligheidsaudit bevat 46 bevindingen. Niet alle bevindingen hebben een even groot verkeersveiligheidsrisico en deze zijn daarom geclassificeerd naar ernst. 38 constateringenn kennen een beperkt risico. 8 constateringenn hebben een ernstig risico op verkeersslachtoffers en er zijn geen zeer ernstige risico's geconstateerd. In de reactienota op de verkeersveiligheidsaudit maken wij, de gemeente, ProRail en de aannemer inzichtelijk tot welke wijzigingen in het DO de verkeersveiligheidsaudit heeft geleid.

Hieronder is een overzicht van de ernstige constateringenn opgenomen en tot welke wijzigingen in het DO die hebben geleid.

Probleembeschrijving	Beantwoording VVA (DO)
<p>De routes voor fiets en voetgangers in en rond het projectgebied worden aangepast. Met name de route Carpoolplaats – Maarsbergen v.v. wordt langer en is gevoelsmatig onlogisch. Hierdoor kunnen oude routes worden gebruikt en nieuwe doorsteken ontstaan.</p> <p>Kwetsbare verkeersdeelnemers vervallen in hun oude routes waarbij de oude oversteek aan de noordzijde van de kluifrotonde wordt overgestoken voor de kortste weg naar de carpoolplaats. Dit is een complexe oversteek (2x2 rijstroken).</p>	<p>Tussen de N226 en het fietspad van de onderdoorgang voor langzaam verkeer is in het DO een haag geplaatst. Dit ter voorkoming van ongewenst overstreken richting de carpoolplaats</p>
<p>De VRI-masten zijn ongewijzigd t.o.v. het VO, het kruispunt wordt in het UO nader vormgegeven.</p> <p>Wijziging van het VRI-ontwerp kan invloed hebben op essentiële eigenschappen van het kruispunt en voor de inrichting. In het huidige ontwerp is de kruising onduidelijk en afwijkend van de richtlijnen ingedeeld.</p>	<p>Op verzoek van de gemeente komt de VRI op de Kruising van de Haarweg, Tuindorppweg en de Woudenbergseweg te vervallen. Het DO wordt hierop aangepast</p>
<p>De brandstofverkooppunten langs de Woudenbergseweg blijven gehandhaafd en liggen tegen de nieuwe rotonde aan. Verkeer van en naar het BVP verstoort de doorstroming op de rotonde.</p> <p>Daarnaast ligt het bestaande vulpunt van de oostelijke BVP naast de rotonde en zal een tankwagen moeten manoeuvreren om het vulpunt te bereiken. Verkeer dat het BVP verlaat voegt in op een verkeerstroom die een complexe situatie nadert/verlaat (turborotonde).</p>	<p>De ondergrond van het door de aannemer ingebrachte DO is achterhaald. Het vulpunt is in 2023 verplaatst door de eigenaar van het brandstofverkoop punt. Dit is niet correct opgenomen in de ondergrond van het DO en wordt aangepast.</p> <p>Door het verplaatsen van het vulpunt zijn achterwaartse manoeuvrerende bewegingen van een tankwagen niet langer nodig</p>

Probleembeschrijving	Beantwoording VVA (DO)
<p>In de tunnelbak wordt de barrier niet doorgetrokken tot begin van de bak/vloer. Hierdoor ontstaat er een botte beëindiging van de bak en/of barrier in rijrichting. Bij de afrijdende richting dient het einde van de barrier afgewerkt te worden.</p>	<p>Het betreft een onderdoorgang binnen de bebouwde kom. In het DO is de barrier ingeleid met een puntstuk, waarvan de leuning begint vanaf 1,0m hoogteverschil. De wand steekt ca. 20cm boven maaiveld</p>
<p>Bij de voetgangersoversteek op de N226 (noordzijde) is de inleiding aan weerszijde verschillend ingericht.</p> <p>Onduidelijk is waarom dit zo is gedaan. Het toepassen van sergeantstrepen wijkt af van de richtlijnen. Vanuit het noorden is wel een verkeerszuil met bord Do2 aanwezig, vanaf de zuidzijde niet. Er zijn geen waarschuwingsborden voor overstekende voetgangers geplaatst. Kanalisatiestrepen voor de voetgangers ontbreken.</p> <p>De (aanduiding van de) oversteek op de parallelweg ontbreekt.</p>	<p>De bebording en markering in het DO is aangepast</p>
<p>Het is onduidelijk waar het komgrens op de N226 is. Kombord ontbreekt. Hierdoor ontbreekt ook de aanduiding van de rijnsnelheid in de onderdoorgang</p>	<p>De komgrenzen en komborden zijn toegevoegd aan het DO, waardoor duidelijk is dat de maximum snelheid in de onderdoorgang 50 km per uur is</p>
<p>Langs de Bosweg wordt een geleiderail geplaatst in de tussenberm met de N226. Geleiderail plaatsen langs een ETW is niet gebruikelijk. Een geleiderail past beter bij een GOW. De geleiderail schermt tegengestelde rijrichtingen van elkaar af. De geleiderail schermt niet het beginpunt van de bak af.</p>	<p>In het DO is tussen de bosweg en de bak van de onderdoorgang zichtafscherming aangebracht middels een geleiderail, conform het advies in de verkeersveiligheidsaudit op het VO.</p> <p>Daarmee wordt voorkomen dat voertuigen die in de berm van de Bosweg terecht komen kunnen doorschieten naar de bak van de onderdoorgang van de N226</p> <p>Het begin van de bak wordt ingeleid met een puntstuk</p>
<p>Cluster – Ronde N226</p> <p>De rotonde in de N226 is krap ingepast door veel bestaande elementen te handhaven. De N226 aan de noordzijde is qua tracé gehandhaafd, de BVP's zijn gehandhaafd. Aansluitend is een bushalte toegevoegd.</p> <p>Dit geeft, voor de weggebruiker, een complexe situatie waarbij over een korte wegvaklengte veel kan gebeuren (afleiding), het zicht op onderdelen en overig verkeer beperkt is (waarnemen) en de rijtaak (kunnen) zwaar is. De ligging van de rotonde in het landschap, valt buiten de</p>	<p>Wij zien geen mogelijkheden om binnen het project de bushaltes te verplaatsen, de tankstations te verplaatsen of de locatie van de rotonde aan te passen.</p> <p>Tijdens de bouw en na de realisatie blijft de Provincie deze locatie daarom monitoren.</p>

Probleembeschrijving	Beantwoording VVA (DO)
<p>structuur waardoor rijrichtingen verwarrend worden (begrijpen).</p> <p>Aanbevolen wordt om te overwegen elementen te laten vervallen om een rustiger wegbeeld te creëren. Dit geeft ook ruimte om de rotonde ruimer vorm te geven.</p>	
<p>Cluster – VRI</p> <p>De inrichting van het kruispunt Woudenbergseweg, Haarweg en Tuindorpweg is nog niet volledig uitgewerkt en is nog aan wijzigingen onderhevig. Een integrale afweging over functie en vorm van het kruispunt ontbreken. Het gaat daarbij om auto, fiets en voetganger.</p> <p>Bij start van de nadere/nieuwe uitwerking zou vooraf goed beschouwd moeten worden, welke functionaliteiten aanwezig moeten zijn en welke verkeersstromen prioriteit hebben. Daarin moet ook de bestaande situatie meegenomen worden en hoe ingeslepen verkeersgedrag kan worden aangepast.</p>	<p>Ten tijde van de audit zijn de gemeente, ProRail en de aannemer nog in overleg over de exacte uitwerking van deze locatie, die volgens planning in de periode 2026 – 2027 wordt aangepast.</p>

Parallel aan de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudit eind vorig jaar is een verzoek binnengekomen vanuit de Dorpsraad Maarsbergen om de voetgangersoversteek bij de nieuwe bushaltes vorm te geven met een zebrapad en verlichting. Deze locatie is in de verkeersveiligheidsaudit bij het PIP expliciet behandeld, waarbij reeds geconstateerd is de voetgangersoversteek voldoet met het realiseren van een middeneiland van 2,50m en dat er ter plaatse voldoende zicht is.

Vervolprocedure / voortgang:

Met deze Statenbrief beschouwen wij de motie 128A 'Veiligheid voor alles' als afgedaan.

In maart 2024 starten de aanleg werkzaamheden van de Bosweg en de noordelijke rotonde. Na de oplevering in april zal de Tuindorpweg voor autoverkeer afgesloten zijn en starten de graafwerkzaamheden voor de onderdoorgang van het wegverkeer. De noordelijke komgrens van Maarsbergen maakt geen onderdeel uit van het project spooronderdoorgangen Maarsbergen. Wij pakken dit separaat op en verwachten in het tweede kwartaal van 2024 een overleg in te plannen met de dorpsraad Maarsbergen over een concept ontwerp met snelheidsremmende maatregelen op die locatie.

Naar verwachting wordt de onderdoorgang voor wegverkeer in april 2026 geopend. Na de openstelling, starten de werkzaamheden voor de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers, die volgens de planning in mei 2027 wordt geopend. Bepalend voor de uitvoering zijn de Trein Vrije Perioden (TVP), waarin er geen treinen rijden. Vaak worden weekenden en vakanties gebruikt voor een TVP, omdat dit periodes zijn dat er minder woon-werkverkeer is en er dus minder mensen gebruiken maken van de trein. De gedetailleerde projectplanning is beschikbaar op de projectwebsite van ProRail over de spooronderdoorgang Maarsbergen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen