

Inspreektekst D.L. Schumer (Initiatiefgroep 'Heuvelrug in Goede Banen') PSU Cie MME van 19 februari 2018 - Agendapunt 3.4 – Statenbrief Bermverharding N226

Geachte voorzitter, Gedeputeerde en leden van de Provinciale Staten van Utrecht,

Mijn naam is Dick Schumer. Velen van u kennen mij mogelijk inmiddels als woordvoerder van de breed gedragen initiatiefgroep 'Heuvelrug in Goede banen', die al vaker in uw Commissie heeft mogen inspreken.

Deze groep heeft als doel om op een constructieve wijze de Gemeentelijke en Provinciale besturen te ondersteunen en te inspireren door zienswijzen die gebaseerd zijn op een integrale visie op de Utrechtse Heuvelrug.

In die visie 'Heuvelrug in Goede banen' (*als bijlagen 1 en 2 opgenomen in de Agenda van de PSU Cie MME van 19 februari 2018 onder agendapunt 3.4 Bermverharding N226 – 2018MME29-06 en 2018MME29-07*) pleiten wij er voor om voor de Gemeente Utrechtse Heuvelrug te komen tot verluwing van het verkeer, ontsnippering van het gebied en verhoging van de herkenbaarheid. Kortom: een visie waarin natuur, cultuurhistorie en mobiliteit in gezamenlijkheid worden beschouwd, geheel in lijn met de Structuurvisies van de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug en de ambitie om tot een verdere ontwikkeling van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug te komen.

Wij zijn zeer verontrust te vernemen dat Gedeputeerde Staten van Utrecht voornemens is het N226 traject Maarsbergen – Leersum van bermverharding te voorzien, met een breedte van 80 cm., aan beide zijden van de weg, zoals blijkt uit de Statenbrief die nu geagendeerd staat voor deze vergadering van uw commissie MME.

Wij zijn blij dat vanwege de vele reacties op dit voornemen - naast die van 'Heuvelrug in Goede banen', ook van de Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU), Utrechts Landschap, Natuurmonumenten en Utrechts Particulier Grondbezit, alsmede van de landgoederen Maarsbergen en het Kombos èn vanuit uw eigen Commissie, in uw januarivergadering besloten is dit onderwerp nu als bespreekpunt te agenderen voor deze vergadering. Dat geeft mij de mogelijkheid een aantal belangrijk aspecten rond dit voornemen met u te delen.

Het aanleggen van deze bermverharding lijkt – opnieuw - voort te komen uit een eendimensionale mobiliteits-benadering.

De nadelen van bermverharding en dus verbreding van de N226 zijn evident:

1. *Omgekeerde verluwing.* Immers de automobilist wordt uitgenodigd 'lekker door te rijden' op een weg waar 80 km/uur eenvoudigweg nu al regelmatig leidt tot levensgevaarlijke situaties voor mens en dier. Het betreft hier een traject met vele bochten, oude bomen langs de weg die de parkachtige aanleg omzomen, diverse T-splitsingen en aan- of afritten van aanwonenden, waar om veiligheidsredenen eerder het gaan hanteren van een maximum snelheid van 60 km/uur aan de orde is dan het aanbrengen van verbreding d.m.v. bermverharding;

2. *Niet passend bij ontsnippering.* Immers er wordt druk gesproken over de aanleg van een ecoduct over de N226, de gehele inpassing daarvan en het wegontwerp dient nog plaats te vinden. Nu 'even verbreden' lijkt ook financieel niet te getuigen van een integrale aanpak;
3. *Verminderde herkenbaarheid.* De lokale situatie is dusdanig dat door verbreding t.g.v. bermverharding: a) vele oude laanbomen dienen te worden gekapt, b) de weggebruiker zich nog minder realiseert zich in een bijzonder en kwetsbaar gebied als het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug te bevinden, en c) de oude parkaanleg van Rijksmonument 'de historische buitenplaats Maarsbergen' onherstelbaar wordt aangetast.

Ook het vanmorgen per email ontvangen antwoord van u, Gedeputeerde van den Berg, waarvoor uiteraard mijn dank, heeft onze zorgen niet kunnen wegnemen dat de voorgenomen bermverharding de beste maatregel is om de N226 verkeersveiliger te maken en rekening te houden met de waarden van dit bijzondere deel van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Daartoe deel ik graag met u een aantal waarnemingen:

- Uw eigen 'Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020' - waarin u destijds verschillende noord-zuid routes door de Utrechtse Heuvelrug (o.a. N226, N227) met elkaar hebt vergeleken op aspecten als bv. de doorstromingskwaliteit, de verkeersveiligheid, de milieuhinder, natuur- en landschapswaarden, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en de herkomst en bestemming van het verkeer - bestempelde het tracé van de N226 toen al als minder geschikt om als 'stroomroute' noord-zuid te dienen, omdat dit tracé zo 'kronkelachtig' is;
- Sindsdien is er wel gewerkt aan het veiliger maken van de N227 (Maarn-Doorn) met o.a. een tweetal plaatsen met een maximum snelheid van 60 km/uur en snelheidsverlagende weginrichting, terwijl aan die 'kronkelachtige N226' (Maarsbergen-Leersum) niets is veranderd, of het zou moeten zijn dat de enigste plaats waar een maximum snelheid van 60 km/uur gold, is omgezet in een adviessnelheid van 60 km/uur, wat natuurlijk geen verbetering is;
- Nu al worden bij de jaarlijkse snelheidscontroles op dit traject de nodige overtredingen geconstateerd, waarbij gemeten snelheden tot rond de 100 km/uur geen uitzondering zijn;
- Bermverharding als maatregel om het verkeer veiliger te laten verlopen richt zich primair tot één weggebruiker: *namelijk de automobilist die daar rijdt* en die - zoals ik hiervoor al aangaf - vaak nu al sneller dan 80 km/uur rijdt. Uiteraard is dit voor ons ook een weggebruiker die op veiligheid van de weg mag rekenen;
- Echter: met zwakkere verkeersdeelnemers als wandelaars, fietsers en overstekende dieren, wordt - *gezien onze zorg dat deze bermverharding eerder uitnodigt tot nog harder rijden* - bij allèen het treffen van deze oplossing van bermverharding, geen rekening gehouden;
- Neem als voorbeeld de T-splitting Maarnse Grindweg met de N226, waar het fietspad door het bos vanaf o.a. Station Maarn de N226 moet kruisen. Het gaat hier om zeer veel scholieren tijdens spitsperioden (Streekschool het Vakcollege Maarsbergen) of recreanten / ouderen die proberen over te steken: juist op dat kritische punt is er sprake van autoverkeer, wat daar gemiddeld 80 km/uur rijdt: *oversteken wordt voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers vaak tot een soort 'Russisch roulette'.*

De afgelopen jaren zijn hier de nodige aanrijdingen geweest met persoonlijk letsel. Dit is zo'n plaats waar nu al uit *integraal veiligheidsoogpunt* geïnvesteerd zou mogen worden in het instellen van een maximum snelheid van 60 km/uur en snelheidsverlagende inrichting van de weg (*zoals bij 'Zonheuvel' op de N227 naar Doorn*)!;

- Iets verderop de T-splijting van de N226 met de Scherpenzeelsweg, waar bv. ruim een jaar geleden – *mede vanwege hoge snelheden* – een botsing heeft plaatsgevonden van een personenbusje en een motorrijder, helaas met dodelijke afloop van de motorrijder;
- Zeker 's avonds - wanneer in dit deel van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug ook verschillende dieren als weggebruiker (*'oversteken'*) optreden – wordt er vaak stevig doorgereden en is er helaas veel valwild te betreuren. Een lagere snelheid zou, naast een ecoduct in zo'n bijzonder deel van uw Provincie, heel veel meer overlevingskansen bieden voor het overstekende wild.
Uw Provincie Utrecht heeft op 25 januari jl. toch ook de intentieovereenkomst Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug ondertekend?!

Tot zover mijn 'bloemlezing'.

Alles overziende vragen wij u daarom met klem om het voornemen tot bermverharding van de N226 tussen Maarsbergen en Leersum in te trekken en juist te investeren in het gebied om zo, naast mobiliteit, ook natuur en cultuurhistorie een positie te blijven geven. Zoals het ook in uw Structuurvisie is opgenomen.

Namens de Initiatiefgroep 'Heuvelrug in Goede Banen',
Dick Schumer
email: schum266@planet.nl