



DATUM	04-09-2023
AAN	-
VAN	Kees-Jan Arens/Pieter Arends
DOCUMENTNUMMER	UTSP-508964083-138
ONDERWERP	Investeringsvoorstel N224 trajecten 33 en 34

Besluit

1. Om in 2025 groot onderhoud uit te voeren aan de N224, trajecten 33 en 34.
2. Om daarbij de volgende extra maatregelen uit te voeren:
 - a. In navolging van het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 het snelheidsregime op de hoofdrijbaan van traject 33 te verlagen van 80km/u naar 60km/u;
 - b. Het wegprofiel van traject 33 conform het GOW (gebiedsontsluitingsweg) 60km/u ontwerpprofiel te realiseren met een dubbele as-markering en een opvallende kleur paars in het midden;
 - c. In totaal 10,5 km bermverharding langs de hoofdrijbaan aan te leggen;
 - d. Het fietspad tussen de Krakelingweg en Austerlitzseweg in de gemeente Zeist te verbreden van 3,00 meter naar 3,60 meter in het kader van het regionale fietsnetwerk;
 - e. Het kruispunt N224 – KNVB te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
 - f. Het kruispunt N224 – Beauforthuis/Nieuwe Weg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
 - g. Het kruispunt N224 – Oude Postweg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
 - h. Het kruispunt N224 – Pyramide van Austerlitz te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
 - i. Het kruispunt N224 – Traaijweg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
 - j. Het kruispunt N224 – N227 aan de zuidelijke en oostelijke kant te voorzien van een voetgangeroversteek.
 - k. Op het kruispunt N224 – N227 de huidige gecombineerde rechtsaf/rechtdoor rijstrookstrook uit de richting van Woudenberg naar Zeist/Amersfoort te vervangen voor een rijstrook rechtsaf;
 - l. De inrit N224 – YMCA aanpassen;
 - m. Het kruispunt N224 – de Heygraeff te reconstrueren en een enkelstrooksrotonde aan te leggen;
 - n. Diverse ecologische maatregelen aan te brengen, waaronder wildrasters, wildtunnels, wildroosters bij de zijwegen en kleinwildrasters evenwijdig aan de hoofdrijbaan;
 - o. Een geleiderail tussen Quatre Bras en De Heygraeff aan te leggen;
 - p. Een geluidscherm (WHISwall) van 250 meter aan te leggen;
 - q. Geluidreducerend asfalt over een totale lengte van 2.300m aan te brengen.
3. Om via de P&C cyclus aan Provinciale Staten een investeringskrediet voor te stellen van € 9.062.188,-- excl. BTW vanuit investeringen provinciale wegen en deze investering op te nemen in de Meerjarige Investerings Planning (MIP). Waarvan:
 - a. € 3.813.396,-- uit MIP-investeringen Verkeersveiligheid
 - b. € 3.665.350,-- uit MIP-investeringen Wegen
 - c. € 1.340.899,-- uit MIP-investeringen Kwaliteit Leefomgeving
 - d. € 242.543,-- uit MIP-investeringen Fiets

Inleiding

Dit voorstel voor maatregelen op de N224 in de gemeenten Zeist en Woudenberg is het resultaat van de trajectstudie op de N224 tussen hectometer 3,885 en 13,350, trajecten 33 en 34. Uit asfaltonderzoek blijkt dat in 2025 onderhoud uitgevoerd moet worden op deze trajecten van de N224. Het doel van de trajectstudie is om te verkennen of er gelijktijdig met de onderhoudswerkzaamheden in 2025 ook andere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd die bijdragen aan de provinciale doelstelling 'een sterk netwerk'. In dit voorstel wordt nader ingegaan op de uit de trajectstudie voortkomende maatregelen.



Figuur 1: N224, trajecten 33 en 34

Provinciale Staten hebben op 29 juni 2022 het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 vastgesteld. Daarin zijn drie pilottrajecten voor 60 km/u vastgesteld, waaronder de N224 traject 33. In de trajectstudie hebben we dus nadrukkelijk aandacht besteed aan het aanpassen van de snelheid met bijpassende inrichting van 80km/u naar 60 km/u.

Maatregelen

Op basis van de afgeronde trajectstudie worden de volgende maatregelen voorgesteld die samen met het grootonderhoud aan de hoofdrijbaan worden uitgevoerd:

1. In navolging van het netwerkperspectief het snelheidsregime op de hoofdrijbaan van traject 33 te verlagen van 80km/u naar 60km/u;
2. Het wegprofiel van traject 33 in te richten conform het GOW 60km/u ontwerpprofiel van de provincie Utrecht, met een dubbele as-markering en een opvallende kleur paars in het midden;
3. In totaal 10,5 km bermverharding aan te leggen langs de hoofdrijbaan;
4. Het fietspad tussen de Krakelingweg en Austerlitzseweg in de gemeente Zeist te verbreden van 3,00 meter naar 3,60 meter in het kader van het regionale fietsnetwerk;
5. Het kruispunt N224 – KNVB te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
6. Het kruispunt N224 – Beauforthuis/Nieuwe Weg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
7. Het kruispunt N224 – Oude Postweg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
8. Het kruispunt N224 – Pyramide van Austerlitz te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
9. Het kruispunt N224 – Traaijweg te reconstrueren passend bij een snelheid van 60km/u;
10. Het kruispunt N224 – N227 aan de zuidelijke en oostelijke kant te voorzien van een voetgangersoversteek.
11. Op het kruispunt N224 – N227 de huidige gecombineerde rechtsaf/rechtdoor rijstrookstrook uit de richting van Woudenberg naar Zeist/Amersfoort te vervangen voor een rijstrook rechtsaf;
12. De inrit N224 – YMCA aan te passen;
13. Het kruispunt N224 – de Heygraeff te reconstrueren en een enkelstrooksrotonde aan te leggen;
14. Diverse ecologische maatregelen aan te brengen, waaronder wildrasters, wildtunnels, wildroosters bij de zijwegen en kleinwildrasters evenwijdig aan de hoofdrijbaan;
15. Een geleiderail tussen het kruispunt N224 – N227 en De Heygraeff aan te leggen;
16. Een geluidscherm (WHISwall) van 250 meter aan te leggen;
17. Geluidreducerend asfalt tussen hmp 4,9 en 5,6 (traject 33) en tussen 10,9 en 12,5 (traject 34) aan te leggen.

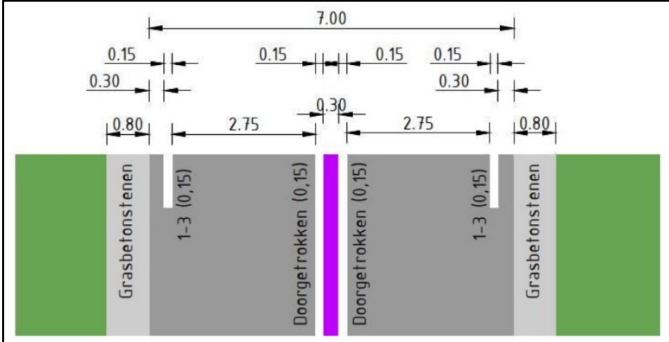
Meetbaar/beoogd beleidseffect

Met de aanpassingen van het wegprofiel en de kruispunten wordt een geloofwaardige weginrichting passend bij een snelheid van 60km/u gerealiseerd en uitvoering gegeven aan het Netwerkperspectief. Hiermee worden de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid beter in balans gebracht.

Nadat de maatregelen zijn doorgevoerd gaan we op traject 33 meten en monitoren welke effecten de maatregelen in de praktijk hebben en hoe weggebruikers en omwonenden de snelheidsverlaging (en aanpassingen) ervaren. Daarna gaan we deze effecten evalueren. Dat kan ertoe leiden dat we het afwegingskader uit het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 (moeten) bijstellen en/of de inrichting van de weg aanpassen.

Het monitoringsonderzoek bestaat uit een 0-meting vlak voordat de onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden, een 1-meting nadat de onderhoudswerkzaamheden zijn afgerond en een 2-meting een jaar na de 1-meting.

Argumenten voor de voorgestelde maatregelen:

Maatregel MIP (investeringen)	Nadere omschrijving	Argumenten
Ad. 1. Verlagen snelheid hoofdrijbaan	Verlaging van de maximumsnelheid van 80km/u naar 60km/u.	De provincie streeft een snelheidslimiet na dat doelmatig is en voor de weggebruiker geloofwaardig. Met een doelmatige snelheidsverlaging bedoelen we dat de geluidshinder afneemt en/of de verkeersveiligheid toeneemt op knelpunten. Bij vaststelling van het Netwerkperspectief is de N224 op traject 33 als pilotweg aangeduid om de snelheid te verlagen naar 60 km/u. Zo kunnen we in de praktijk ervaren of en zo ja, hoe we deze GOW-60-wegen veilig, geloofwaardig en kosteneffectief kunnen inrichten, waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid beter in balans worden gebracht. De maximumsnelheid van 60 km/u op traject 33 is logisch doordat bomen dicht op het asfalt staan, er meerdere oversteken voor langzaam verkeer zijn en er veel overstekend wild is.
Ad. 2. Aanpassen wegprofiel	Het wegprofiel wordt voorzien van een dubbele as-markering met een opvallende kleur paars in het midden en kantstrepen.	<p>Als de maximumsnelheid van de weg wordt aangepast, dient ook de inrichting van de weg hier dusdanig op aangepast te worden, zodat snelheid en inrichting in overeenstemming en geloofwaardig zijn.</p> <p>Voor een GOW60 is naar aanleiding van het Netwerkperspectief intern ambtelijk een voorlopig dwarsprofiel opgesteld zoals weergegeven in onderstaand figuur 2. Dit dwarsprofiel passen we toe op alle drie de pilotwegen en nemen we mee in de monitoring van de pilotwegen. Om meer onderscheid te krijgen met het dwarsprofiel van GOW80 geven we de middenas een opvallende kleur paars. Voor deze kleur is gekozen om te zorgen dat het een opvallende kleur is en het niet een kleur is die al voor andere doeleinden wordt gebruikt. Dit in navolging van de twee andere pilotwegen die reeds met dit profiel zijn uitgerust: N225 tussen Rhenen en de grens met Gelderland en de N415 tussen Baarn en Hilversum.</p> 

Figuur 2: Wegprofiel GOW 60

Ad. 3. Ontbrekende bermverharding langs hoofdrijbaan aanbrengen.	Het verharden van de berm rechts en links tussen hmp 8,050 en hmp 13,300.	De aanwezigheid van een verharde berm (80cm breed) vergroot de 'vergevingsgezindheid' van een weg: automobilisten die om welke reden dan ook met hun voertuig deels buiten de rijbaan komen, krijgen de kans veilig hun koers te corrigeren. Hiermee kunnen ongevallen worden voorkomen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat in Nederland circa een derde van alle verkeersdoden en een zesde van alle ernstige verkeersgewonden vallen bij een bermongeval. De SWOV schat in dat de toepassing van een verharde berm het aantal bermongevallen met letsel met 20% kan reduceren (R-2010-9 SWOV). Daarnaast blijkt uit praktijkonderzoek dat dit een relatief goedkope en zeer efficiënte verkeersveiligheid bevorderende maatregel is. Alle alternatieven zijn duurder. Niets doen zorgt voor een blijvend verkeersveiligheidsrisico van onverharde bermen.
Ad 4. Verbreden fietspad	Verbreden fietspad van 3,00 meter naar 3,60 meter	Op basis van telgegevens en de meest recente CROW-aanbevelingen wordt een breedte van 2,70m tot 3,50m aanbevolen. Voor de drukkeren weekenddagen (met name de zondag) 3,50 of 3,60m. Voor dit stuk fietspad hanteren we een breedte van 3,60 meter. Uit de studie 'verbreding fietstrajecten provincie Utrecht' in opdracht van de provincie is gebleken dat het traject tussen de Krakelingweg en Austerlitzseweg één van de trajecten is die voor verbreding in aanmerking komt. Dit fietspad is ook onderdeel van het regionaal fietsnetwerk als verbinding tussen Austerlitz en Zeist. Het verdere fietspad langs de N224 kent minder fietsers (meer een recreatieve functie in het weekend) en heeft op basis van de studie 'verbreding fietstrajecten provincie Utrecht' geen urgentie om te verbreden.
Ad. 5 t/m 9. Reconstrueren kruispunten	Op dit traject worden zes kruispunten gereconstrueerd	Als beleidsuitgangspunt geldt dat bij oversteekplekken voor langzaam verkeer buiten de bebouwde kom de maximumsnelheid op de hoofdrijbaan wordt verlaagd naar 60 km/uur. Op een aantal van deze kruispunten zijn oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer aanwezig. De andere kruispunten worden gereconstrueerd om de verkeersveiligheid bij de oversteekplekken te verhogen en de snelheid van 60 km/u zo goed mogelijk af te dwingen via plateaus. Zie de bijlage voor het ontwerp. Het kruispunt bij het Beauforthuis wordt gezien als een gevaarlijk oversteekpunt voor wandelaars en fietsers. In augustus 2023 wordt dit verbeterd door alvast 60 km/u in te stellen en de snelheid van het autoverkeer te remmen met verkeersplateaus. Tijdens het groot onderhoud richten we dit kruispunt verder verkeersveiliger in.
Ad. 10. Kruispunt N224/N227 voorzien van voetgangersoversteek	Het kruispunt N224 – N227 aan de zuidelijke en oostelijke kant te voorzien van een voetgangersoversteek	Op het kruispunt N224 – N227 ontbreken voetgangersoversteken op de zuidelijke en oostelijke tak. Voetgangers maken momenteel gebruik van de fietsoversteek. Uit een camera-analyse is gebleken dat een stuk of 150 voetgangers dagelijks oversteekt. Hierdoor is ervoor gekozen om twee voetgangersoversteken in te passen om dit te faciliteren en de oversteek voor voetgangers veiliger te maken. Het oversteken van voetgangers wordt zoveel mogelijk gecombineerd met overstekende fietsers waardoor de gevolgen voor de doorstroming van autoverkeer minimaal is.
Ad. 11. Aanpassen rijstroken op kruispunt N224/N227	Op het kruispunt N224 – N227 de huidige gecombineerde	Uit een verkeerskundige analyse van de kruising N224/N227 is gebleken dat om de kruising toekomstvast te maken en de doorstroming te garanderen een aantal aanpassingen nodig is.

	rechtsaf/rechtdoor rijstrookstrook in de richting van Woudenberg naar Zeist/Amersfoort te vervangen voor een rijstrook rechtsaf.	De configuratie op de oosttak van het kruispunt wordt aangepast naar één aparte strook voor rechtsaf (richting 4), één strook voor rechtdoor (richting 5) en één strook voor linksaf (richting 6). Tevens wordt de rijstrook rechtsaf vanaf de N224 west richting Maarn iets verlengd.
Ad. 12. Inrit N224 – YMCA aanpassen	-	Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het Henschotermeer is afgesproken om de huidige inrit naar het nieuwe terrein van de YMCA verkeersveiliger in te richten, waarbij er beter zicht ontstaat. Tevens is afgesproken dat uitrijdend verkeer niet linksaf mag slaan naar het kruispunt N224/N227, maar verplicht naar rechts moet om dan bij de nieuwe rotonde bij De Heygraeff te keren. Het linksaf slaan wordt fysiek onmogelijk gemaakt op voorwaarde dat een dergelijke maatregel goed ingepast kan worden.
Ad. 13. Aanleggen rotonde N224/De Heygraeff	Bij het kruispunt N224 – de Heygraeff de huidige T-kruising reconstrueren en een enkelstrooksrotonde aanleggen	Uit de verkeersveiligheidsmonitor komt deze locatie negatief in beeld door de (dodelijke) ongevallen die hier hebben plaatsgevonden. Tevens hebben berekeningen op basis van de intensiteiten aangetoond dat de huidige inrichtingsvorm in de toekomst niet meer voldoet. Er zijn twee varianten doorgerekend: een VRI en een rotonde. Er is uitgegaan van maatgevende spitsperiodes waarbij de bovengrens van de groeipercentages is gehanteerd (worst case scenario). De cyclustijd en de opstellengtes die nodig zijn bij een VRI-oplossing zijn een belemmering. Een enkelstrooksrotonde is het best passende ontwerp waarbij de doorstroming goed blijft. Zie de bijlage voor het ontwerp.
Ad 14. Diverse ecologische maatregelen	Aanbrengen (klein)wildtunnels, wildroosters en kleinwildraster	De weg is een knelpunt voor de oversteek van reeën en diverse kleinere diersoorten waaronder de das en boommarter die als verkeerslachtoffer worden gemeld. De aanrijdingen vinden verspreid plaats in tijd en locatie. Om uitwisseling tussen de gebieden mogelijk te maken, worden (klein)wildtunnels, wildroosters en kleinwildrasten geplaatst. Dit gebeurt in overleg met diverse grondeigenaren. Tevens wordt tussen de N227 en de nieuwe rotonde met de De Heygraeff aan de noordkant parallel aan de hoofdrijbaan een wildafrastering aangebracht.
Ad 15. Aanleggen van een geleiderail	Aanbrengen van een geleiderail in de berm tussen fietspad en rijbaan tussen Quatre Bras en de nieuwe rotonde bij De Heygraeff.	Traject 34 heeft een maximumsnelheid van 80 km/u. De uitritten, bomen dicht langs de weg en de oversteken voor langzaam verkeer het bos in, kunnen redenen zijn om de snelheid te verlagen. Voor de oversteken verkennen we veiligere alternatieven, waardoor dat geen aanleiding meer is. Omdat dit gedeelte van de N224 de voorkeursroute is voor verkeer van de A12 bij Maarsbergen naar de A28 bij Amersfoort en daarmee een doorstroombaan heeft, is het verlagen van de snelheid niet passend. De uitritten als aanleiding voor 60 km/u wegen niet op tegen het handhaven van 80 km/u vanwege de doorstroombaan/voorkeursroute. Vanwege het handhaven van de 80km/u maken we het veiliger voor de fietser door het plaatsen van een geleiderail. Momenteel wordt er gewerkt aan een afwegingskader voor geleiderail en dat afhankelijk van de uitkomsten uit dat afwegingskader hier nog aanpassingen op gedaan kunnen worden. Maar op basis van de uitwerkingen van het afwegingskader is dit tot nu toe een logische keuze.
Ad 16. Aanleggen van een geluidscherm (WHISwall)	Aanleggen van een zogenoemde WHISwall ter hoogte van Zeisterweg 1-14.	Aan de Zeisterweg bevindt zich aan de noordoostzijde een cluster van 13 woningen met een geluidbelasting boven de 55dB. Voor deze woningen is het doelmatig om naast het stil wegdek ook een diffractorscherm met een hoogte van 0,80m te

		plaatsen. Dit scherm zou dan geplaatst kunnen worden over een lengte van ca. 250 meter, zo kort mogelijk op de rotonde Voorstraat tot ter hoogte van de keerlus van de parallelweg
Ad 17. Aanleggen van geluidreducerend asfalt	Aanleggen van geluidreducerend asfalt tussen hmp 4,9 en 5,6 (traject 33) en tussen 10,9 en 12,5 (traject 34)	<p>Traject 33: Bij het deel van het traject tussen de rotonde met de Austerlitzseweg en de kruising met de Oude Postweg zijn 11 woningen gelegen met een geluidbelasting boven de 55 dB. Ter hoogte van 3 woningen ligt reeds Dubofalt (reductie 4 dB). Uit de doelmatigheidstoets blijkt dat over het gehele deel van dit traject ook een dunne deklaag kan worden aangelegd. Bij de toetsing is uitgegaan van een lengte van 700 meter</p> <p>Traject 34: Uit de doelmatigheidstoets blijkt dat over de gehele lengte van het traject vanaf de nieuw te realiseren rotonde bij De Heygraeff tot de bestaande rotonde bij de Voorstraat in Woudenberg geluidreducerend asfalt in de vorm van een dunne deklaag kan worden aangelegd. Door te kiezen voor een dunne deklaag hoeven bij deze woningen in het kader van het Actieplan Geluid geen (onderzoeken naar) aanvullende gevelmaatregelen te worden uitgevoerd.</p>

Kanttekeningen

Bestuurlijke gevoeligheid

Het Netwerkperspectief is voor de zomer 2022 vastgesteld. De N224 (traject 33) is een van de pilotwegen en heeft daarom ongetwijfeld (politieke) aandacht. Door het monitoren van de effecten van de snelheidsverlaging (en aangepaste inrichting) hopen we conclusies te kunnen verbinden aan het invoeren van een nieuwe wegcategorie: GOW60

Traject 34 heeft in het Netwerkperspectief een snelheidsregime van 80km/u. Bewoners hebben aangegeven dat zij een maximumsnelheid van 60km/u logisch vinden met als reden geluidsoverlast, overstekend langzaam verkeer en bomen dicht langs de weg. De reden waarom het snelheidsregime 80km/u is, komt omdat de bajonet N224-N227 de voorkeursroute is tussen Woudenberg en de A28/Amersfoort, om daarmee de N226 tussen Woudenberg (en ook door het centrum van Woudenberg) en de A28/Leusden zoveel mogelijk te ontlasten. Daarnaast proberen we de situaties die mogelijk aanleiding geven voor 60 km/u te verbeteren. Het gaat om het concentreren van het overstekende langzaam verkeer bij de nieuwe rotonde bij De Heygraeff, inclusief een veilige oversteek voor langzaam verkeer. Het kappen van bomen die aan de noordkant van de N224 tussen De Heygraeff en de N227 heel dicht op de weg staan. Deze worden zoveel mogelijk gecompenseerd op 4,5 meter afstand van de weg. De geluidsoverlast wordt aangepakt door het aanleggen van geluidreducerend asfalt en een diffractorscherm. Het diffractorscherm komt op de Zeisterweg in de tussenberm tegenover husnummers 1-14 en heeft een geluidreducerende functie. Het geluidreducerend asfalt komt tussen De Heygraeff en de Voorstraat in Woudenberg.

Argumenten tegen

- Uitstel van het groot onderhoud tot een later moment zorgt voor verdere aantasting van het asfalt en een daarmee samenhangende toename van herstelkosten. Het risico op verkeersonveilige situaties neemt toe, door gaten in wegdek, hoogteverschillen (spoorvorming en afnemende langsvlakheid) en losse stenen. Ook worden er in de tussenliggende periode extra kosten gemaakt voor noodzakelijke reparaties.
- De CROW-richtlijnen gaan uit van een harde één-op-één-koppeling tussen wegtypering en maximumsnelheid conform het Duurzaam Veilig principe. Door het loslaten van deze koppeling wordt een nieuwe wegcategorie (GOW60) geïntroduceerd dat verwarring en ongewenst verkeersgedrag kan opleveren. Dit kan de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers negatief beïnvloeden.

- Door de diverse aanpassingen worden een aantal bomen verwijderd. Bij compensatie van de gekapte bomen duurt het vele jaren voor de bomen qua hoogte en kroonbreedte vergelijkbaar zijn met de bestaande bomen.

Risico's

- Er is een risicosessie doorlopen. De top 3 risico's hierbij zijn:
 1. Stikstofdepositie door uitbreiding en onderhoud van de provinciale weg tijdens de aanlegfase.
 2. Weerstand van de omgeving door verwijderen van groen
 3. Bereikbaarheid van het Henschotermeer en omgeving tijdens de werkzaamheden.
 Om de risico's beheersbaar te houden, worden diverse onderzoeken op voorhand al uitgevoerd en gestart met verkennende gesprekken met de aannemer hierover.
- De kredietraming van het ingenieursbureau is door de interne organisatie getoetst en dit geeft geen aanleiding tot aanpassing.
- Voor de maatregelen zoals nu zijn uitgewerkt, worden de werkpakketten binnen de bouwteamafspraken uitgevoerd. Indien dit toch niet mogelijk blijkt, moeten de werkzaamheden meervoudig worden aanbesteed. Dit kan consequenties hebben voor de planning.
- Per projectonderdeel worden stikstofberekeningen uitgevoerd voor de aanlegfase. Indien de uitstoot boven de drempelwaarde uitkomt, kan het project niet worden uitgevoerd. Het vergaren van de nodige informatie voor de berekeningen wordt in de voorbereidingsfase in gang gezet.
- In 2024 worden nieuwe bouwteams geselecteerd. De voorbereiding van dit project valt daarmee samen. De overgangsfase naar een nieuw bouwteam als mede de selectieprocedure kan vertraging opleveren.
- Bij een aantal maatregelen komen we buiten de provinciale eigendomsgrens (onder andere bij Oud London, Woudschoten en het Beauforthuis). Dit heeft een (mogelijke) bestemmingsplanprocedure tot gevolg, wat tot vertraging kan leiden.
- Voor de aanleg van de rotonde bij de De Heygraeff is grond nodig van Den Treek. Den Treek heeft aangegeven mee te werken aan de aanleg van de rotonde (op voorwaarde van de aanleg van wildrasten) maar wil de grond in eigendom houden. Er kan verschil van inzicht ontstaan over de te kiezen juridische constructie hiervoor. Tevens ligt de rotonde N224/De Heygraeff in een oude boskern. Dit kan gevolgen hebben voor de aanleg en planning. Onze interim Omgevingsverordening lijkt ruimte te bieden om dit mogelijk te maken als er sprake is van groot openbaar belang. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en voorkomen van (dodelijke) verkeersslachtoffers zien wij als groot openbaar belang. Er is nog wel een nadere uitwerking en aanvullend onderzoek nodig.
- De aanleg van een nieuwe bushalte bij de rotonde N224/De Heygraeff ligt in een oude boskern. Dit kan gevolgen hebben voor de planning. Onze interim Omgevingsverordening lijkt ruimte te bieden om dit mogelijk te maken. Er is nog wel een nadere uitwerking en aanvullend onderzoek nodig. Daarentegen wordt de huidige bushalte alleen verplaatst (die ook in een oude bosgroeiplaats ligt) dus per saldo wijzigt er niet veel.
- Er is een inventarisatie van de K&L geweest. De K&L liggen in de berm en onder het fietspad. Bij de verbreding van het fietspad brengt de aanwezigheid van K&L risico's met zich mee. Er zijn diverse technische oplossingen voor handen om de nieuwe fundering van het verbrede fietspad oppervlakkig aan te leggen zodat boomwortels gespaard blijven en toegang tot kabels en leidingen mogelijk blijft. De gekozen oplossing kan echter duurder uitvallen dan de in de SSK-raming (Standaard Systematiek voor Kostenramingen) doorgerekende oplossing.

Eerdere besluiten

- Mobiliteitsvisie 2014 – 2028, provincie Utrecht (PS d.d. 7 juli 2014);
- Mobiliteitsprogramma 2019-2023, provincie Utrecht (PS d.d. 12 juli 2018);
- Uitvoeringsprogramma Provinciale wegen en vaarwegen 2019-2023, provincie Utrecht;
- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023, provincie Utrecht.
- Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 (PS d.d. 29 juni 2022)

Financiën

De gehele investering van de maatregelen op de N224, trajecten 33 en 34 is geraamd op € 9.062.188,-- excl. BTW en zonder instandhoudingskosten.

Het investeringskrediet betreft een bedrag van € 9.062.188,-- waarvan:

- a. € 3.813.396,-- uit MIP-investeringen Verkeersveiligheid
- b. € 3.665.350,-- uit MIP-investeringen Wegen
- c. € 1.340.899,-- uit MIP-investeringen Kwaliteit Leefomgeving
- d. € 242.543,-- uit MIP-investeringen Fiets

Maatregelen N224, trajecten 33 en 34	Verkeersveiligheid MIP	Fiets MIP	Provinciale wegen MIP	Kwaliteit leefomgeving MIP
Verlaging snelheid bestaande uit: aanpassingen kruispunten, geleiderail, bebording en belijning	-	-	€ 1.045.024	-
Werkzaamheden van Algemene aard wo. Omleidingen enz.	-	-	€ 688.949	-
Object overstijgende Risico's (naar rato)	€ 401.014	€ 25.506	€ 385.446	€ 114.718
Aanleg rotonde De Heygraeff	€ 1.576.010	-	-	-
Bermverharding hoofdrijbaan	€ 1.506.963	-	-	-
Aanpassing kruising Beauforthuis	€ 329.409	-	-	-
Openbare verlichting	-	-	€ 1.070.577	-
Bushalte De Heygraeff	-	-	€ 178.430	-
Verbreiding fietspad	-	€ 217.037	-	-
Hemelwater	-	-	€ 296.924	-
Ecologische maatregelen	-	-	-	€ 851.181
WHISwall	-	-	-	€ 350.000
Subtotaal	€ 3.813.396	€ 242.543	€ 3.665.350	€ 1.340.899

Totaal investeringen € 9.062.188

Kosten zijn geraamd op basis van de afspraken opgenomen in de Nota Investeren, waarden en exploiteren (Bijlage 4, De Utrechtse Ramingsmethode voor infrastructurele investeringen) d.d. 11 mei 2022 (PS2022FAC03).

Afschrijving

Over de provinciale investering voor maatschappelijk nut zal volgens de door PS vastgestelde kaders afschrijving plaatsvinden. Deze afschrijving vindt plaats over de daadwerkelijk gemaakte kosten van de investering en wordt ten laste gebracht van het kapitaallastenbudget. Uitgaande van een MIP-(vervangings)investering van € 9.062.188,-- zal dit na oplevering van het werk leiden tot een jaarlijkse kapitaallast van € 302.073,-- voor een periode van 30 jaar.

Het kasritme voor de investering is 2025.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van weginfra wordt uitgevoerd binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 en zijn opgenomen in de budgetten van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. In de eerstvolgende Nota Kapitaalgoederen wordt de extra budgetbehoefte voor beheer en onderhoud weginfra opgenomen. Deze zijn terug te vinden in de SSK-raming onder het onderdeel 'instandhoudingskosten'. Toename van het areaal betekent (meestal) een toename van jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten. Dit betreft 2% van de desbetreffende (vervangings)investering. In het jaar voor de onderhoudswerkzaamheden komt het budget beschikbaar via de begroting.

Totaal budget MOPM:

Variabel onderhoud Verharding	€ 2.313.220
Variabel onderhoud Riolering/Hemelwaterafvoer	€ 60.000
Variabel onderhoud Openbare Verlichting (OVL)	Nvt.
Variabel onderhoud Verkeersregelininstallaties en Verkeersmanagement (VRI & VM)	Nvt.
Variabel onderhoud Wegmeubilair	Nvt.
Totaal:	€ 2.373.220

Juridisch, wettelijke grondslag en mandaat

Juridisch

Voor de realisatie van de diverse maatregelen worden de noodzakelijke procedures gevolgd. Voor dit project wordt een verkeersbesluit genomen voor de verlaging van de snelheid op de hoofdrijbaan, het aanpassen van de rijstroken op het kruispunt N224/N227 en het wijzigen van de kruispuntvorm (van T-kruising naar rotonde) bij de Heygraeff.

Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet
Bevoegdheid van het provinciebestuur.
- Art. 15 Wegenwet.
Wegbeheerders hebben de zorgplicht voor wegverhardingen Een weg moet in goede staat verkeren.
- Burgerlijk Wetboek.
In het burgerlijk wetboek is bepaald "dat de wegbeheerder in beginsel aansprakelijk is als de weg of de wegwitruiting niet voldoet aan de eisen die men daaraan gezien de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar oplevert voor personen of zaken".
- Wegenverkeerswet 1994.

Mandaat

De domeinmanager Mobiliteit is op grond van artikel 1 van het mandaatbesluit secretaris en artikel 14 van het Organisatiebesluit bevoegd om de benodigde uitvoeringsovereenkomsten met de aannemer vast te stellen, aan te gaan en te ondertekenen.

Integraliteit

In de Mobiliteitsvisie 2014-2028 staat aangegeven dat "Mobiliteitsprojecten zoveel mogelijk integraal, in hun totale context worden opgepakt". Aanpalende beleidsvelden worden in beeld gebracht om, wanneer mogelijk, "mee te kunnen liften" vanuit de gedachte van 'werk met werk maken'. Deze werkwijze heeft geleid tot dit voorstel. Het project is afgestemd met diverse disciplines binnen de domeinen mobiliteit en fysieke leefomgeving. De gemeenten Zeist en Woudenberg zijn betrokken bij de maatregelen en afwegingen. Er zijn diverse gesprekken geweest met stakeholders.

Duurzaamheid

In het kader van duurzaamheid is er een analyse op de duurzaamheidsaspecten doorlopen. In het kansen- en risicodossier zijn kansen op het gebied van de uitvoering nadrukkelijk in beeld gebracht en de financiële consequenties zijn opgenomen in de kostenraming.

We richten ons voornamelijk op de volgende thema's:

- Welzijn: vergroten van de veiligheid en verminderen van het geluid; Meekoppelen programma 'gezonde leefomgeving'. Er worden extra maatregelen genomen en inspanningen gedaan om het welzijn te vergroten van de gebruikers door de verbetering van de kruisingen en het toepassen van geleiderails en bermverhardingen.

-Bereikbaarheid: verbeteren van de doorstroming van met name de kruispunten waarbij ingezet wordt op een reductie van stikstof en fijnstof.

-Energie: inzet elektrisch materieel, kritisch kijken naar (extra) verlichting en energiepositief systeemontwerp (bijvoorbeeld aanleg zonnepanelen)

-Materialen: Circulaire en duurzame materialen. Hergebruik van materialen. Rekening houden in het ontwerp.

Communicatie

Bewoners zijn per brief geïnformeerd over de voorgenomen aanpassingen aan de weg en uitgenodigd voor een informatieavond op 15 juni 2023. Tevens zijn de raadsleden van de gemeenten Zeist en Woudenberg uitgenodigd.

We hebben een website gemaakt voor dit project waar alle relevantie informatie wordt vermeld:

<https://www.provincie-utrecht.nl/n224-zeist-woudenberg>

Zodra er nieuwe gegevens op de website verschijnen, worden de geïnteresseerden actief benaderd hierover.

Over de uitvoering wordt te zijner tijd naar de aanwonenden gecommuniceerd, waarbij de veranderingen aan de weg en de omléidingen worden vermeld.

Informatieavond

Op donderdag 15 juni 2023 is een informatieavond geweest. Aanwonenden en andere belanghebbenden en geïnteresseerden zijn hiervoor uitgenodigd. De informatieavond was druk bezocht. Alle aanwezigen hebben de mogelijkheid gehad om op het voorliggende ontwerp en de voorgestelde maatregelen te reageren. Deze reacties zijn gebundeld en van een antwoord voorzien. Op basis van reacties van belanghebbenden zijn op een aantal punten de voorgenomen aanpassingen aangescherpt. Het vervolg van de communicatie vindt via bovengenoemde website plaats.

Bijlagen

Bij dit voorstel horen de volgende documenten:

Schetsontwerp