



Memorandum

Kruising N233 Achterbergsestraatweg

Onderwerp	Toelichting variant Dieren
Datum	25-11-2024
Documentnummer	UTSP-1670940636-1053
Van	5.1.2.e & 5.1.2.e (provincie Utrecht)
Aan	5.1.2.e 5.1.2.e (gemeente Rhenen)
Bijlagen	Bijlage 1: NS03-SO-C02-51087243-MHN-LUCHTFOTO-A0+ Bijlage 2: NS03-SO-C02-51087243-MHN-BGT-A0+ Bijlage 3: NS03-SO-C02-51087243-MHN-BGT-TBV-GRONDAANKOOP-A0+

Aanleiding

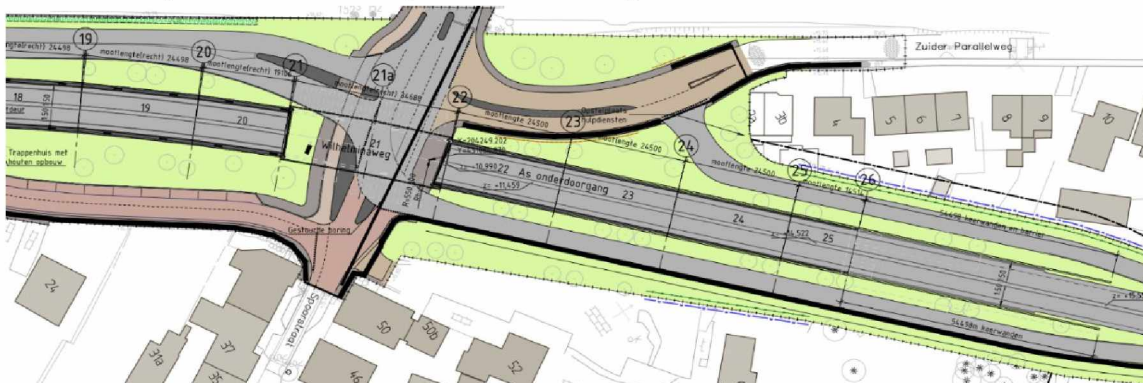
De provincie Utrecht heeft naar aanleiding van het werkbezoek door de gedeputeerde André van Schie aan de kruising N233 Achterbergsestraatweg/Bergweg op 27-08-2024 toegezegd om een variant op basis van onderdoorgang Dieren uit te werken. Bij de uitwerking van dit ontwerp zijn er een aantal knelpunten geïdentificeerd. Met dit memo geeft de provincie Utrecht een toelichting op de (verkeerskundige) knelpunten bij de uitgewerkte 'Dieren variant'.

'Dieren variant'

In het voorgelegde schetsontwerp voor de 'variant Dieren' is de onderdoorgang gebaseerd op 2x1 rijstroken. In de situatie zoals deze in Dieren is aangelegd, zijn er aan beide zijdes 2x2 rijstroken (voor en na de traverse). Dit zorgt voor een goede verkeersafwikkeling in Dieren, waarbij conflicten bij in- en uitvoegend verkeer worden voorkomen (*Figuur 1*).

In het schetsontwerp zijn er in- en uitvoegende stroken op de N233. Door de constante stroom zal het verkeer moeite hebben om in te voegen. Om deze verkeerssituatie goed te laten functioneren, net zoals in Dieren, is een inrichting van 2x2 rijstroken op de N233 noodzakelijk. Echter, de aanleg van 2x2 rijstroken op de N233 valt niet binnen de ambitie vanuit de provincie Utrecht.

In Dieren is de gehele onderdoorgang gelegen binnen de bebouwde kom, waarbij de snelheid 50 km/h is. De N233 is 2x1 en ligt buiten de bebouwde kom, waarbij de snelheid 80 km/h is. Dit heeft gevolgen voor de te hanteren richtlijnen, het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid.



Figuur 1: DO-tekening onderdoorgang (traverse) Dieren

Knelpunten binnen dit ontwerp

Meer ongeregelde fietsoversteeken

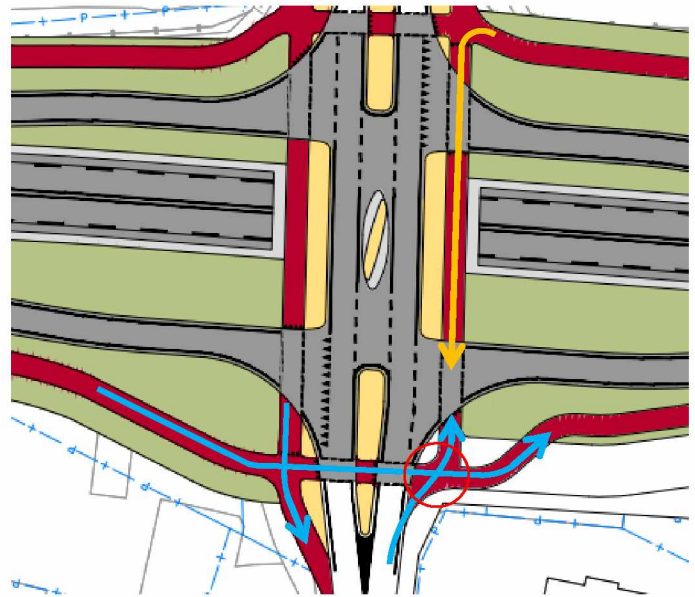
In het schetsontwerp 'variant Dieren' (zie bijlages) zijn er acht ongeregelde fietsoversteeken. Met ongeregeld wordt bedoeld dat er geen verkeerslichten zijn, maar wel verkeersborden of voorrangregels. In de huidige situatie zijn er twee ongeregelde fietsoversteeken (bij de Achterbergsestraatweg-west en Bergweg-oost) en een geregeld kruispunt met meerdere oversteeken op de N233. Voor de fietsverkeersveiligheid zijn meer ongeregelde oversteeken geen verbetering maar eerder een achteruitgang.

De fietsoversteeken ter hoogte van de op- en afritten zijn een hoog risico. Hier slaan automobilisten af over de fietsoversteek, waardoor fietsers heel moeilijk te zien zijn.

Fietsers kiezen normaliter voor de veiligste en kortste routes. Hierdoor zullen fietsers bij de 'variant Dieren' eerder tegen het verkeer in gaan fietsen, wat onoverzichtelijke situaties voor automobilisten kan veroorzaken.

Vanwege de fietsveiligheid is het wenselijk om de fietsoversteeken zo ver mogelijk bij de kruising vandaan te plaatsen, zodat het autoverkeer beter zicht heeft op naderend fietsverkeer. Aan de oostzijde is deze ruimte er niet vanwege de spoorbaan. Bovendien, fietsers die bij de oversteeken opgesteld staan kunnen geblokkeerd worden door fietsers die staan te wachten bij de haakse oversteeken.

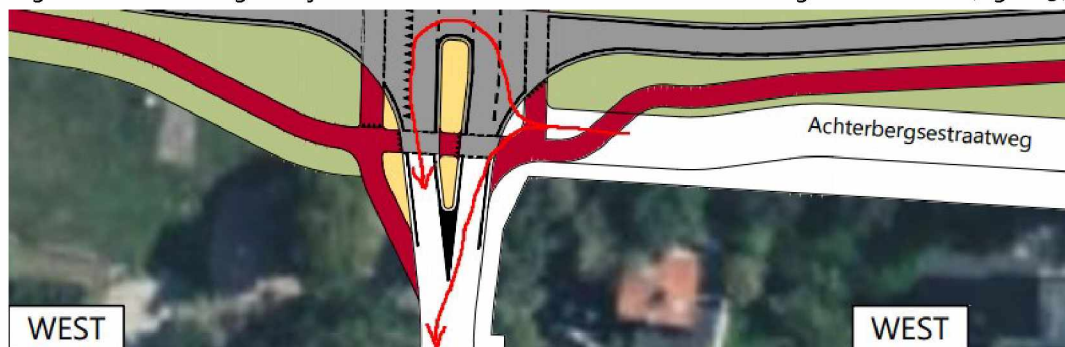
Fietsers die vanuit Veenendaal naar Kesteren fietsen, parallel aan de N233. Hebben een fietspad aan de westzijde van de kruising. De oversteek zoals opgenomen in de schets ligt in het verlengde van de Achterbergsestraatweg-west. Deze oversteek is erg onoverzichtelijk en wordt een onveilig punt, zeker in combinatie met de brandweerwagens (Figuur 2).



Figuur 2: Meerdere fietsoversteeken, met in rood omcirkeld een ongewenste situatie en in oranje fietsers tegen het verkeer

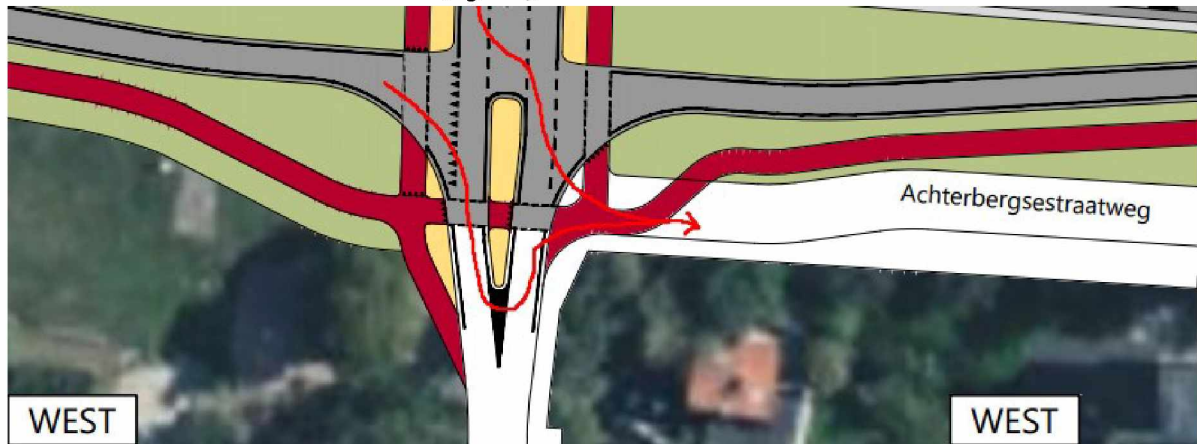
Ongewenst rijgedrag

Vanwege de benodigde rijcurves voor vrachtwagens met oplegger, bussen en brandweerwagens, is voorliggend ruimtebeslag noodzakelijk. Door het ruimtebeslag en de (fiets)verkeersveiligheid zijn er aan weerszijden van de kruising fietsoversteeken met middeneilanden benodigd, om zo fietsers een veilige, gefaseerde oversteek te bieden. Bij het schetsontwerp 'variant Dieren' kan het verkeer vanaf de Achterbergsestraatweg-west niet ontsluiten op de Bergweg-west, door de locatie van het middeneiland. Hierdoor bestaat de kans dat voertuigen tegen het verkeer in gaan rijden en/of dat er om het middeneiland heen gedraaid wordt (Figuur 3).



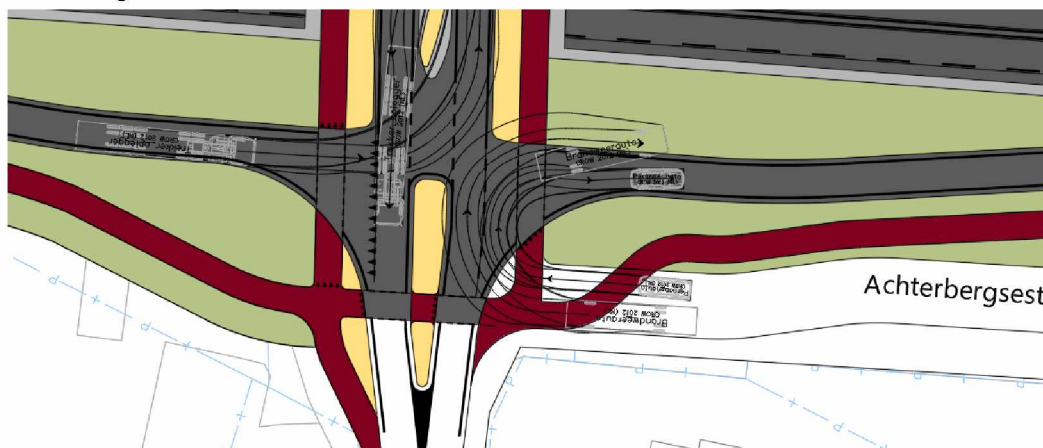
Figuur 3: Potentieel ongewenst rijgedrag Achterbergsestraatweg-west – Bergweg-west

Ook is het niet mogelijk voor verkeer om vanuit Achterberg en de N233 de Achterbergsestraatweg-west te bereiken, vanwege deze middeneiland. Hierdoor bestaat wederom de kans op spookrijden en/of ongewenste manoeuvres rondom het middeneiland (Figuur 4).



Figuur 4: Potentieel ongewenst rijgedrag N233/Bergweg-west – Achterbergsestraatweg-west

Voor de brandweer geldt dat de Achterbergsestraatweg-west niet te ontsluiten is zonder deze om te leggen vanwege de rijcurves en middeneiland (Figuur 5). Dit probleem kan eventueel opgelost worden door gebruik te maken van het perceel Bergweg 72. Hiervoor komt de woning te dicht bij de kruising en de Achterbergsestraatweg-west te liggen, waardoor sloop onvermijdelijk zal zijn. Als laatste is de uitrukroute van de brandweer naar de Bergweg-west niet optimaal en moet er tegen het verkeer ingereken worden.



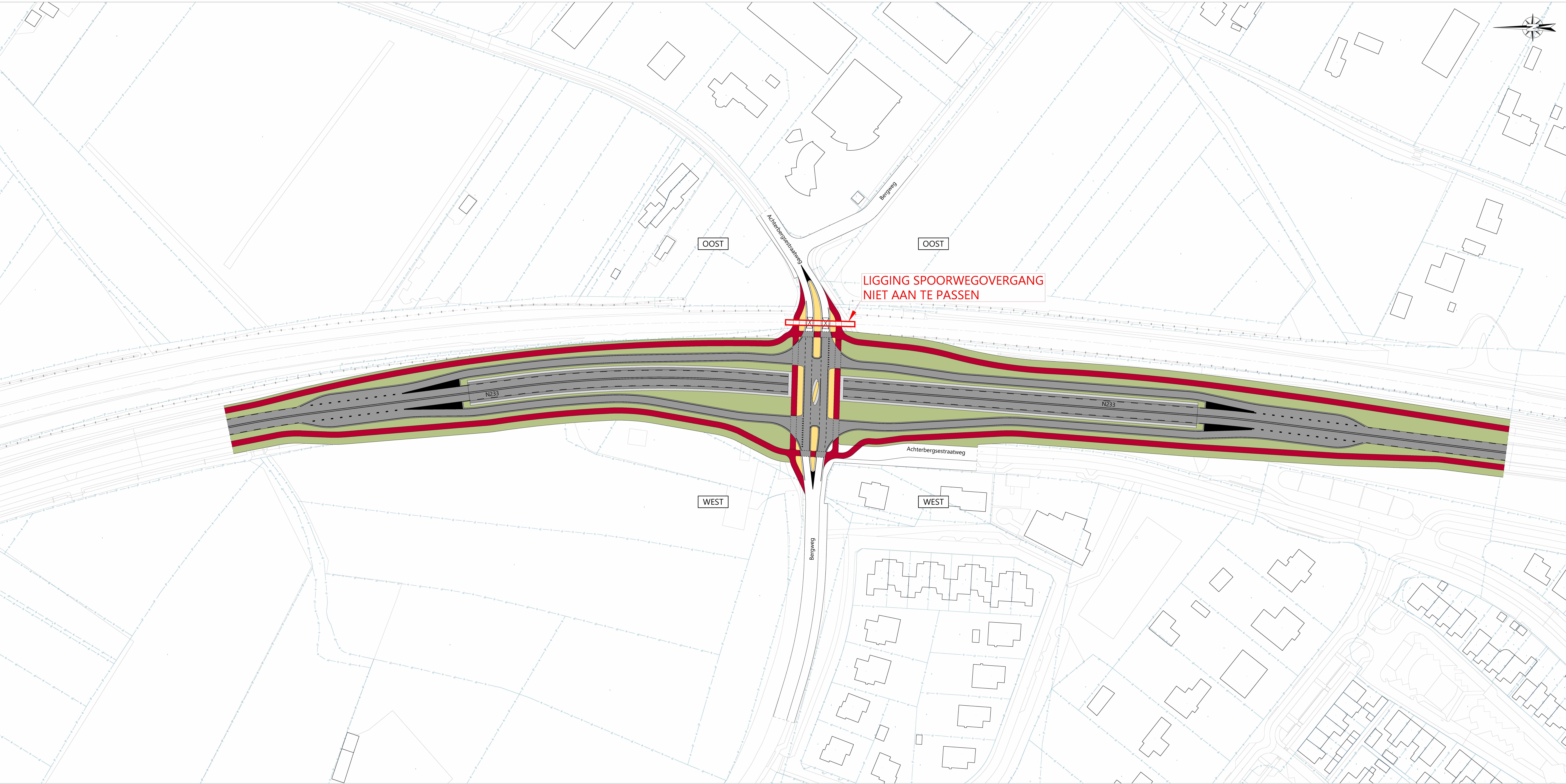
Figuur 5: Brandweer rijcurve Achterbergsestraatweg-west – N233

Invoegen en terugslag op de kruising

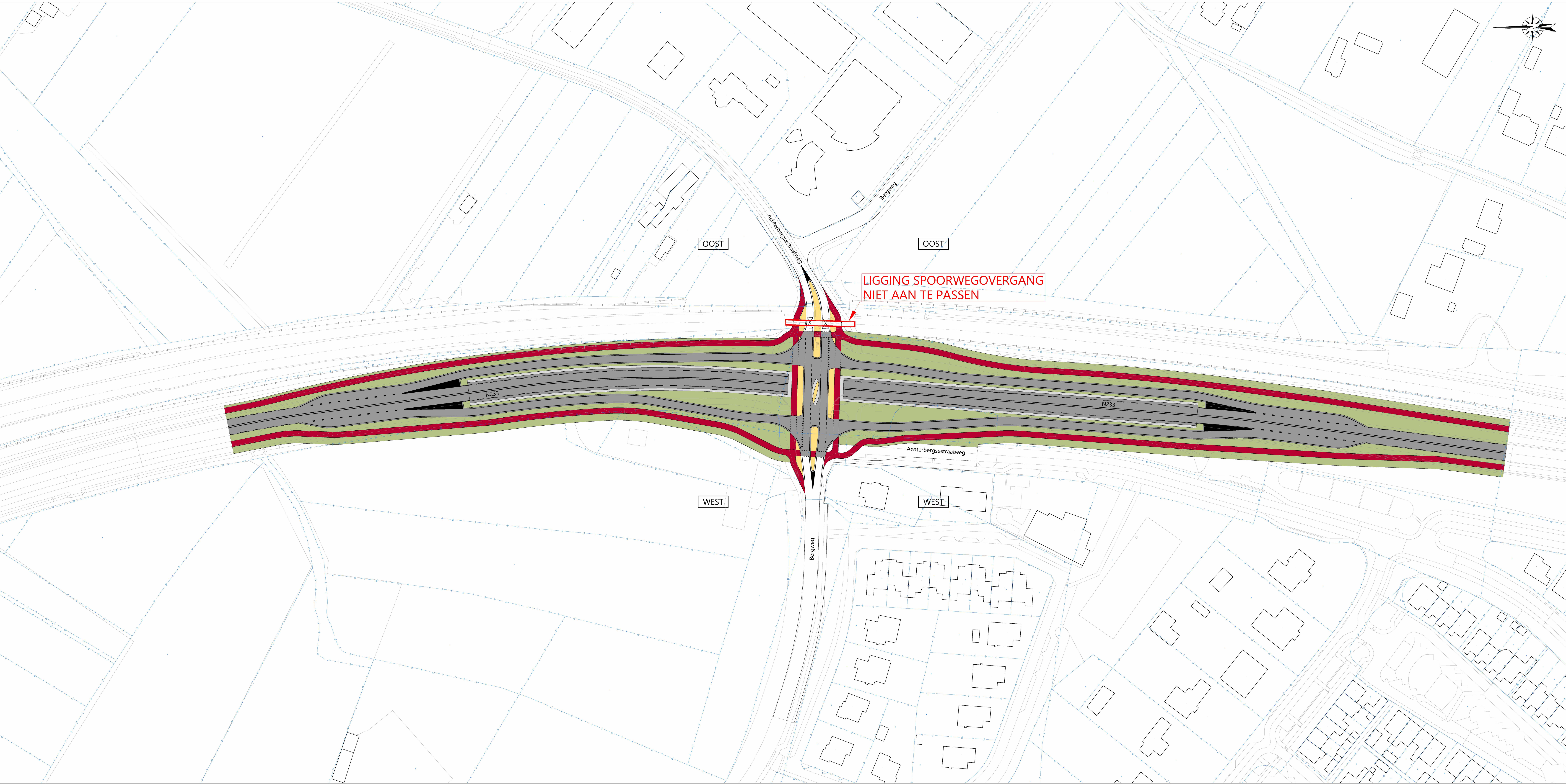
Met de aanleg van de tunnel op de N233, wordt ter hoogte van de tunnelbak de snelheidslimiet aangepast naar 80 km/h, omdat hier geen kruising meer is. Uit eerdere resultaten van het verkeersmodel is gebleken dat er in de spitsen een constante stroom verkeer zal zijn op de N233. Hierdoor zal het lastig en onveilig worden voor voertuigen vanuit Rhenen en Achterberg om via een invoegstrook de N233 op te rijden, met terugslag naar de kruising als gevolg.

Spoorwegovergang veiligheid

De voorliggende 'Dieren variant' is niet voorgelegd aan ProRail. Hierdoor kan niets gezegd worden over de toetsing van de spoorwegovergang veiligheid.



Bijlage 2



Bijlage 3