Memo

ONDERWERP
Verkeer herziening reconstructie N417

DATUM
18 september 2023

VAN
AvM

AAN
Provincie Noord-Holland

Verkeer

De provincie Noord-Holland is voornemens om aan de hoofdrijbaan van de N417 (Utrechtseweg) groot onderhoud te plegen, de huidige fietsvoorzieningen te verbeteren en faunavoorzieningen aan te brengen. De reconstructie bestaat onder andere uit het vernieuwen van het wegdek, het aanleggen van een -in twee richtingen bereden- (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417, het aanleggen van vijf faunapassages voor dassen en reptielen en het aanbrengen van faunarasters langs het gehele tracé van de N417 tussen de rotonde met de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum (Zuiderheideweg). Het betreft het deel van de N417 tussen de Noodweg en de bebouwde kom van de gemeente Hilversum; tussen metrering km 8.85 en 10.80.

Voor de verkeerstoets is het belangrijk om inzichtelijk te maken dat het huidige en toekomstige gebruik past bij de voorgenomen weginrichting. De provincie Noord-Holland heeft de volgende uitgangspunten gedefinieerd die hierbij van belang zijn:

- Het doel van de reconstructie van de N417 is primair een duurzaam veilige weg te bieden aan de huidige en toekomstige gebruikers van de N417;
- De N417 wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met ontwerpsnelheid 80 km/uur, met uitzondering van bermen en obstakelvrije zones. Het snelheidsregime op de op N417 wordt echter 60 km/uur, dit wordt afgedwongen door het visueel versmallen van de N417 en het aanbrengen van plateaus;
- Het gemotoriseerde verkeer wordt fysiek gescheiden van het langzaam verkeer middels een berm tussen het in tweerichtingen bereden (brom-)fietspad en de N417.

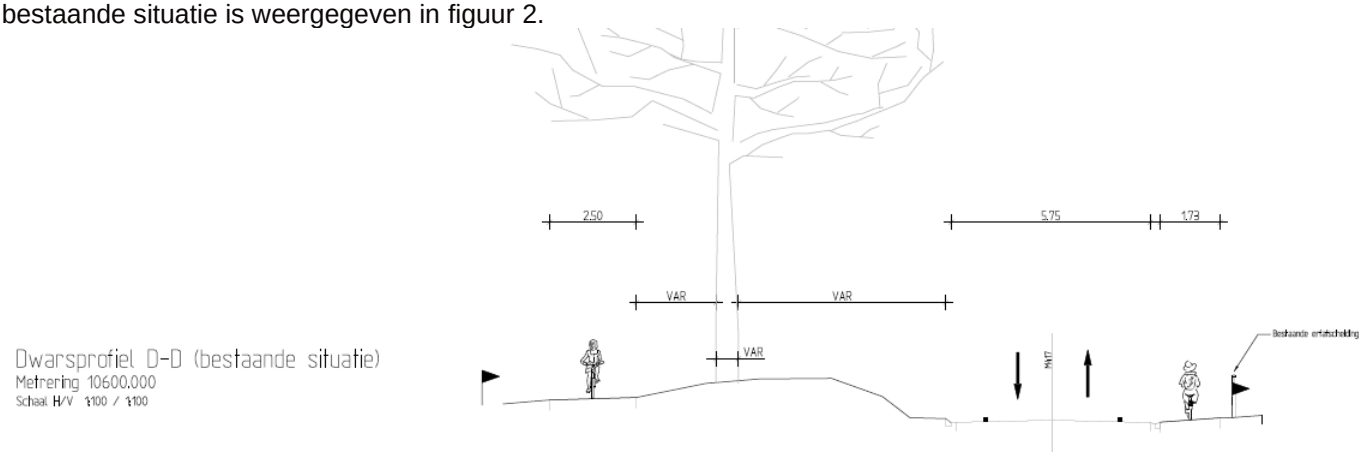
Weginrichting

Huidige situatie
In de huidige situatie is er een tweedeling in de weginrichting van de N417 zichtbaar zie figuur 1.



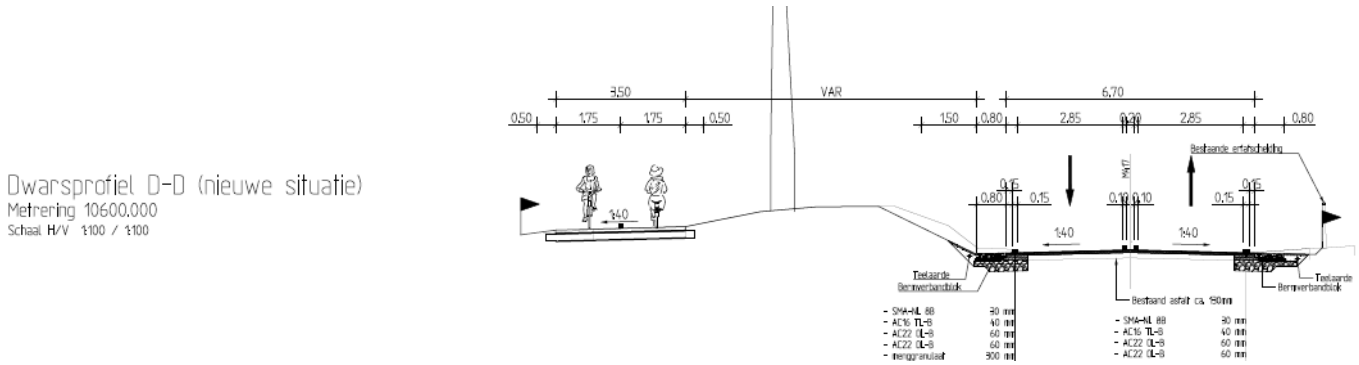
Figuur 1: Impressies N417, links als erftoegangsweg, rechts als gebiedsontsluitingsweg

Hoewel de weg in het gehele plangebied ongeveer even breed is (circa 5,8 meter), is op het noordelijke deel (vanaf komgrens Hilversum tot na het kruispunt met de Hoorneboeglaan) met markering een zogenaamde rijloper aangebracht die hoort bij een erftoegangsweg (60km/uur-zone). Het deel tussen de Hoorneboeglaan en de rotonde Noodweg is van beton, onlangs is hier een asfaltlaag op aangebracht als tijdelijke onderhoudsmaatregel. Op dit deel is een asstreep aanwezig en betreft het een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80km/uur. Echter ook op dit deel wordt in de huidige situatie een adviessnelheid van 60km/uur aangegeven. Het dwarsprofiel van de bestaande situatie is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: Dwarsprofiel N417 huidige situatie

Toekomstige situatie
In de nieuw te realiseren situatie wordt de rijbaan van de N417 verbreed met bijna een meter (van 5,75m naar 6,7m). Door het toepassen van dubbele asmarkering en de kantstrepen blijft de rijstrook ongeveer even breed als in de huidige situatie. Dit zorgt ervoor dat visueel de rijbaan niet veel breder oogt dan nu het geval is. Ook het fietspad wordt verbreed (van 2,5m naar 3,5m) om meer ruimte te geven aan het fietsverkeer. Belangrijkste voor fietsverkeer is dat een vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd (in 2 richtingen) aan de westkant van de weg. Dit sluit ook aan op andere ontwikkelen. Ten zuiden van de rotonde N417-Noodweg wordt het fietspad ook aan de oostzijde van de weg verwijderd. Aan de westzijde ligt hier al een definitief (brom-fietspad). Daardoor zal de verkeersveiligheid toenemen omdat daarmee het tegen de richting in fietsen niet meer mogelijk is.



Figuur 3: Dwarsprofiel N417 toekomstige situatie

Intensiteit

De provincie Noord-Holland heeft een vast telpunt liggen op de N417 welke het verkeer meet. Dit telpunt ligt vlak ten noorden van Hoorneboeglaan, aan de noordzijde van het projectgebied en is daarmee representatief voor dit onderzoek. De provincie heeft gegevens aangeleverd van het jaar 2022. Voor de toekomstige situatie (2040) zijn deze telgegevens uit 2022 opgehoogd met een autonoom groeipercentage van 1% per jaar. Dit toe te passen autonome groeipercentage is afgestemd met de opdrachtgever. De verschillende verkeersgegevens zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Intensiteiten N417 vanuit telpunt (2022) en prognose (2040)

Verkeersgegevens N417

Telpunt (2022)	Werkdagen	Zaterdag	Zondag
Intensiteit etmaal	4.936	4.210	3.401
Percentage vracht	8,3%	5,8%	3,7%
Prognosejaar 2040	5.904	5.036	4.068

Zoals uit bovenstaande tabel op te maken is de huidige intensiteit (2022) relatief laag voor een gebiedsontsluitingsweg (nog geen 5.000 mvt/etmaal). Het percentage vrachtverkeer is niet opvallend hoog en passend bij het type weg. In de weekenden ligt de intensiteit lager, met name het vrachtverkeer neemt dan ook af. Er worden geen grote ontwikkelingen rondom de N417 verwacht waardoor de intensiteit naar de toekomst toe meer zal toenemen dan het autonome groeipercentage van 1%. Op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten kan geconcludeerd worden dat het profiel van een gebiedsontsluitingsweg past bij de gemeten en verwachte intensiteiten en dat dit geen belemmering zal zijn voor de doorstroming en verkeersafwikkeling.

Verkeersveiligheid

Er hebben zich 10 ongevallen voorgedaan (welke zijn geregistreerd) in het plangebied van de N417 tussen 2014 en 2022 (zie voor de locaties figuur 4). Er is geen duidelijke risicolocatie op de N417 aanwezig zoals te zien is in het figuur hiernaast. De ongevallen vinden verspreid plaats over de gehele N417.

Bij de ongevallen in het plangebied zijn geen slachtoffers (dodelijk danwel gewond) gevallen. Alle ongevallen betrof uitsluitend materiële schade.

Wat opvalt is dat er veel (7 van de 10) enkelvoudige ongevallen hebben plaatsgevonden (ongeval met wegmeubilair/boom/dier etc.) op rechtstanden van de weg. Dit betekent dat bestuurders de macht over het stuur verliezen of uitwijken en daarmee in aanraking komen met het wegmeubilair etc. Het verbreden van de rijbaan zal leiden tot een meer vergevingsgezinder weg waardoor dit soort type ongevallen af zou moeten nemen.

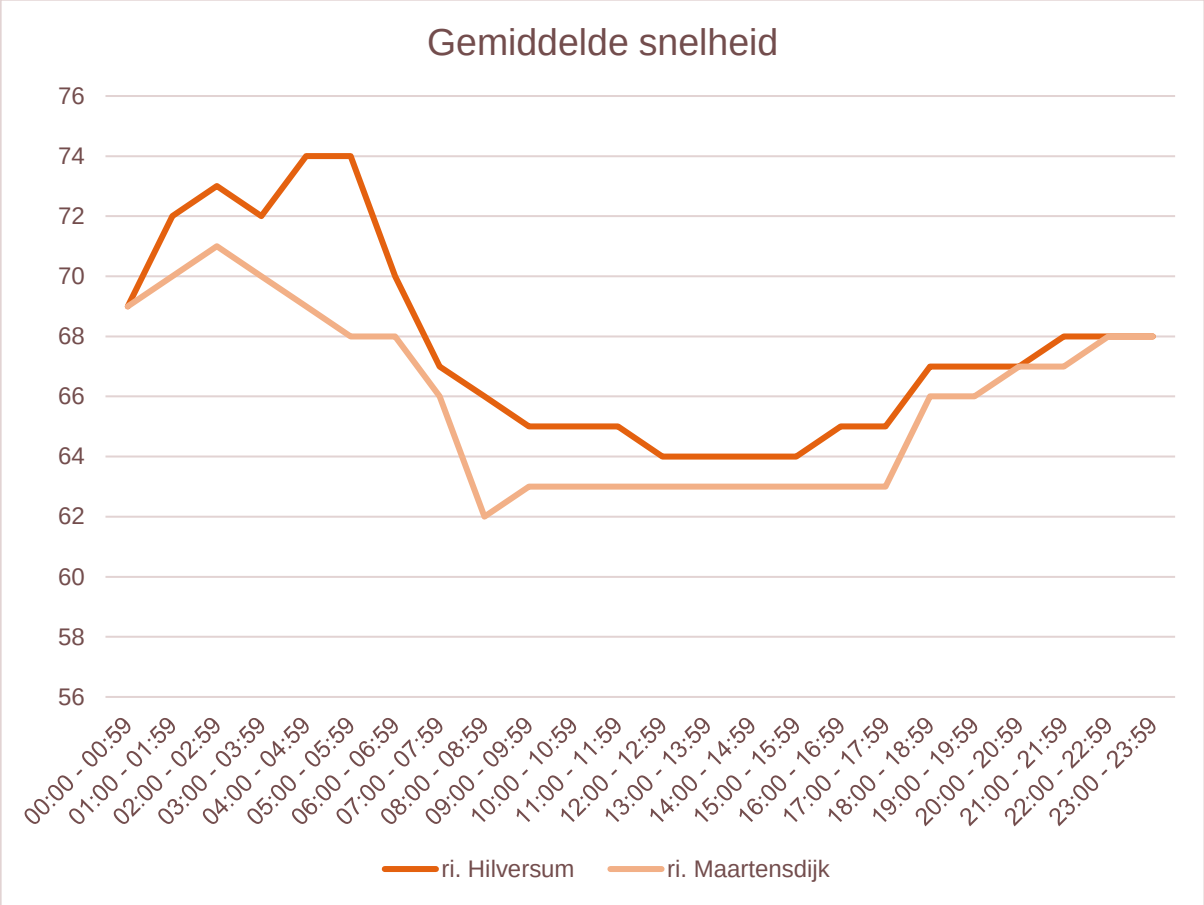
Er hebben zich geen ongevallen voorgedaan met fietsers. Op dit deel van de N417 bevinden zich weinig fietsoversteken. Op het meest zuidelijke deel van de N417 is het fietspad aan de westzijde fysiek gescheiden van de rijbaan. Dit is niet het geval voor het fietspad aan de oostzijde (deze is aanliggend). Dit geldt ook voor de fietspaden op het noordelijke deel van de N417, deze zijn aan beide zijden aanliggend.
Er hebben zich wel 2 ongevallen met brommers voorgedaan, hier is echter geen conclusie aan te verbinden.



Figuur 4: Overzicht ongevallen tussen 2014 en 2022

Snelheid

De snelheid is een belangrijke parameter om het ‘gedrag’ van de weggebruikers in te schatten. In figuur 5 is de werkelijk gemeten snelheid (gemiddelde) over de dag (op werkdagen) weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat het telpunt op het noordelijke deel van de N417 is gelegen (ten noorden van de Hoorneboeglaan), waar de weg is ingericht als erftoegangsweg. Te zien is dat overdag de snelheid rond de 65km/uur ligt, net iets hoger dan de maximumsnelheid van 60km/uur (wat niet ongebruikelijk is). In de avond en de nacht ligt de snelheid beduidend hoger en komt deze boven de 70km/uur uit.
Van het zuidelijke deel zijn recente gegevens uit 2023 met behulp van Movimaps aangeleverd. De V85 (85% van de bestuurders rijdt deze snelheid of lager) lag rond de 75km/uur. Dit betekent dat het merendeel van de bestuurders zich houdt aan het geldende snelheidsregime.



Figuur 5: Gemeten gemiddelde snelheid op de N417 (2022) op werkdagen

Conclusie

Het doel is om een duurzaam veilige weg aan te bieden voor de huidige en toekomstige gebruikers van de N417. Kijkende naar de intensiteiten dan blijven deze (ook naar de toekomst toe) relatief laag. De intensiteiten passen dan ook bij een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom, er zal geen belemmering zijn voor de doorstroming en de verkeersafwikkeling. Kijkende naar de verkeersveiligheid dan valt het hoge aandeel enkelvoudige ongevallen op. Het verbreden van de rijbaan helpt bij het vergevingsgezinder maken van de weg waardoor dit soort type ongevallen af zou moeten nemen. De twee verschillende snelheidsmetingen laten geen (grote) overschrijdingen zien van de maximumsnelheid. Doordat de nieuwe weg breder wordt (maar visueel wel wordt versmald) bestaat de kans dat bestuurders iets harder gaan rijden. De aanwezigheid van plateaus zal dit mitigeren. Al met al past de nieuwe weginrichting en snelheidsregime bij het type weg en de gebruikers en zal voornamelijk het vergevingsgezinder maken van de weg bijdragen aan de afname van het aantal ongevallen.
Tot slot sluit voorliggend plan ook aan op andere ontwikkelen. Ten zuiden van de rotonde N417-Noodweg wordt het fietspad ook aan de oostzijde van de weg verwijderd. Aan de westzijde ligt hier al een definitief (brom-fietspad). Daardoor zal de verkeersveiligheid toenemen omdat daarmee het tegen de richting in fietsen niet meer mogelijk is.