

1. Welke afspraken zijn er met de betrokken gemeenten gemaakt over de aanleg en de financiering van de tunnel en over het recht leggen van de toerit?

Als onderdeel van het Integraal Bereikbaarheidsplan (IBP) Hilversum is er in 2010 een tunnel gerealiseerd voor (brom)fietzers en voetgangers onder de N525 bij La Place in de gemeente Laren. De tunnel kan ook worden gebruikt als passage voor schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond voor het strekken van de hellingbaan van de tunnel aan de westzijde (kant La Place) niet beschikbaar. De grond in het verlengde van de tunnel is eigendom van het GNR, die de grond in erfpacht had uitgegeven aan manege De Schaapskooi. Daarom is er destijds gekozen voor een suboptimale oplossing en is het toeleidende fietspad haaks aangesloten.

Vanwege diverse ongelukken in de fietstunnel heeft er begin 2013 een evaluatie plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze evaluatie heeft de provincie aangegeven bereid te zijn het rechtdoor trekken van de noordelijke toerit conform het oorspronkelijke ontwerp verder voor te bereiden en te realiseren. Het probleem was echter dat de benodigde gronden niet beschikbaar waren.

Naar aanleiding van het aflopen van de pachtovereenkomst in 2017 ontstond de mogelijkheid de hellingbaan alsnog te strekken. Daarom is er een studie uitgevoerd naar het strekken van het toeleidende fietspad, als aanvulling op de studie naar de reconstructie van het kruispunt N525-Westerheide/Langsakker (PMI-project N525-05).

Inmiddels wordt door de aanleg van het voorrangspein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg een goed en verkeersveilig alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer en is er geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang op basis waarvan een ontheffing kan worden verleend van de Provinciale Milieu Verordening voor het strekken van het toeleidende fietspad.

2. Welk bedrag was bij de aanleg van de tunnel begroot voor het recht leggen van de toerit? Is dit geld besteed of is er nog een deel niet besteed, en zo ja, hoeveel? Is dit eventuele geld nu nog in een reserve aanwezig?

Binnen het IBP is een bedrag van € 200.000 gereserveerd voor het strekken van het toeleidende fietspad.

3. Welk probleem vormde de aanwezigheid van de manege destijds en welke afspraken zijn er met de manege gemaakt?

De benodigde grond voor het rechtdoor trekken van het fietspad was tijdens de aanleg van de fietstunnel niet beschikbaar. Daarom is de noordelijke toerit aan het einde van de onderdoorgang haaks omgebogen naar het oosten en door de aanwezigheid van een gasleiding erg steil. De grond, die eigendom is van het GNR, was in erfpacht uitgegeven aan de manege en zou in 2017 aflopen. Het GNR wilde de erfpacht niet wilde verlengen, omdat het GNR daar hun schaapskudde wilde huisvesten. De manege wilde echter dat de erfpacht zou worden verlengd, zodat de manege daar gehuisvest kon blijven, en wilde daarom niet meewerken aan het onttrekken van de benodigde grond aan de erfpacht.

4. Vormt de aanwezigheid van de manege op dit moment nog steeds een probleem? Dit mede omdat het argument recentelijk niet meer genoemd is. Zijn er oplossingen voor dit probleem onderzocht en gevonden?

Het GNR heeft door omstandigheden afgezien van het huisvesten van de schaapskudde op de locatie van de manege en heeft vorig jaar de erfpacht voor de manege verlengd en het noodzakelijke gebied voor het strekken van het fietspad vrijgemaakt van erfpachtrecht.

5. Is er in het verleden al een ontwerp gemaakt voor het recht leggen van de toerit en zo ja, is er een indicatie te geven van de kosten van het recht leggen?

In de hierboven genoemde studie zijn diverse varianten onderzocht, die in kosten variëren van € 85.000 tot € 300.000 (deze studie is bijgevoegd).

6. Zijn er – buiten het aardkundig monument – andere zaken die het recht leggen van de toerit in de weg staan?

Niet zo zeer in de weg staan, maar door de aanleg van een LARGAS (LANGzaam Rijden GAat Sneller)-verkeersplein wordt een goed en verkeersveilig alternatief voor de overstekende fietsers gecreëerd. Hierdoor zullen nog meer fietsers de fietstunnel mijden en gebruik maken van de gelijkvloerse oversteek, waardoor er geen noodzaak meer is voor het strekken van de hellingbaan.

7. Heeft de provincie een overzicht van de ongevallen die plaats hebben gevonden in of rondom de tunnel?

Wij hebben geen precieze getallen van het aantal ongevallen. In het verleden hebben verschillende ongevallen plaatsgevonden. Daarom hebben wij eind 2014 besloten hekken te plaatsen, zodat fietsers gedwongen worden hun snelheid te verminderen om ernstige ongevallen te voorkomen. Hierna is er tot begin dit jaar geen melding meer gemaakt van ongevallen. In februari jl. is een vrouw ongelukkig ten val gekomen bij de fietssluis; zij verloor haar evenwicht en is met haar hoofd terechtgekomen op een boomstam, die naast het fietspad ligt. Deze boomstammen moeten worden nog verwijderd.

8. De toerit aan de zuidkant is voor scholieren richting Laar en Berg (naar het oosten) ook verre van optimaal. Heeft de provincie wel eens onderzoek gedaan naar manieren om die te verbeteren?

Nee, de provincie heeft hier geen onderzoek naar gedaan.

Voor de volledigheid is de bijlage behorend bij het GS-besluit van 19 juni jl. (1087367/1087371) bijgevoegd.

INLEIDING

Als onderdeel van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum is er in 2010 een tunnel gerealiseerd voor (brom)fietzers en voetgangers onder de N525 bij La Place in de gemeente Laren. De tunnel kan ook worden gebruikt als passage voor schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond voor het strekken van de hellingbaan van de tunnel aan de westzijde (kant La Place) niet beschikbaar. Daarom is er destijds gekozen voor een suboptimale oplossing.

De grond in het verlengde van de tunnel is eigendom van het GNR, die de grond in erfpacht had uitgegeven aan manege De Schaapskooi. Naar aanleiding van het aflopen van de pachtovereenkomst is de mogelijkheid ontstaan de hellingbaan alsnog te strekken. Dit is ook altijd de wens geweest van de provincie Noord-Holland en het Goois Natuurreservaat. In 2017 is er een studie uitgevoerd naar het strekken van het toeleidende fietspad.



HUIDIGE SITUATIE ROND DE FIETSTUNNEL

De fietstunnel is onderdeel van het kruispunt N525-Westerheide/Langsakker. De toegang tot de (fiets)tunnel bestaat uit half-verharding, wat aansluit op de andere recreatieve fietspaden van het GNR. De helling aan de westzijde (zijde 'La Place') is aan het einde van de onderdoorgang haaks omgebogen naar het oosten en door de aanwezigheid van een gasleiding te steil¹. Het haaks ombuigen was ten tijde van de aanleg noodzakelijk, omdat de benodigde grond voor het rechtdoor trekken van de toerit, zoals in de oorspronkelijke plannen was voorzien, niet mogelijk was. Omdat hierdoor voor 'stijgers' een barrière ontstond, terwijl de snelheid van 'dalers' (te) hoog opliep en hierdoor ongevallen gebeurden, zijn er in 2015 fietssluisen geplaatst zodat fietsers gedwongen worden af te stappen.

De overzichtelijkheid van de bocht in de toerit aan de westzijde is slecht. Tevens is deze donker door de hoge taluds ernaast.



De tunnel is voor veel fietsers en voetgangers onvindbaar, zelfs voor fietsers die al op het fietspad op Westerheide fietsen. De toegangen naar de hellingbanen liggen verscholen tussen de bomen en de geplaatste bewegwijzering is moeilijk te begrijpen (zie onderbord op foto) en aanduiding via fietsknooppunten of voetgangersknooppunten ontbreekt.

¹ Bij de provincie wordt normaliter een helling van 5% gehanteerd. Steiler kan ook, maximaal 7%, echter dat komt het fietscomfort niet ten goede. De huidige helling is 7,3 % en valt daarmee buiten de norm.

Het gelijkvloers oversteken van de N525 bij het kruispunt door bromfietzers, fietsers en voetgangers is sinds de aanleg van de fietstunnel niet meer toegestaan, maar dit gebeurt wel. Inmiddels is besloten het kruispunt aan te passen en het gelijkvloers oversteken te faciliteren. Het project is opgenomen in de planfase van het PMI en naar verwachting wordt het kruispunt in 2019/2020 gereconstrueerd en wordt er een voorrangspein gerealiseerd. Met of zonder de reconstructie: ook het strekken van de hellingbaan zal niet kunnen voorkomen dat er gelijkvloers wordt overgestoken.



De tunnel wordt gebruikt door (recreatieve) fietsers, wielrenners, voetgangers en kan ook gebruikt worden door ruiters en de schaapskudde. Bromfietzers en scooters mijden deze voorziening. Men rijdt met een lage snelheid en voorzichtig (hekjes) de helling af richting tunnel. Vanwege de steil helling kiezen sommige fietsers ervoor met de fiets aan de hand omhoog te lopen.

INTENSITEITEN

Op drie verschillende dagen is het aantal overstekers geteld op het kruispunt en via de fietstunnel. Hieruit blijkt dat ook de fietstunnel redelijk gebruikt wordt, vooral in het middaguur. Ook valt op dat er geen bromfietzers/scooters gebruik maken van de tunnel; waarschijnlijk komt dit vooral door de geplaatste hekjes.

Het gebruik van de tunnel zoals geteld in 2016:

		Totaal	Tunnel	
Donderdag	Drukste uur ochtend	87	36	41%
Donderdag	Drukste uur middag	35	25	72%
Donderdag	Drukste uur avond	26	18	69%
Donderdag 3 drukste uren		148	79	53%
Zaterdag	Drukste uur avond	51	30	59%
Zondag	Drukste uur avond	64	42	66%

Het is niet te voorspellen hoe de aantallen na aanleg van de gelijkvloerse oversteek zullen veranderen. De aanleg van de gelijkvloerse oversteek en het strekken van de hellingbaan hebben mogelijk de volgende effecten:

1. Er steken nu - ondanks het verbod - veel fietsers (met name scholieren) gelijkvloers over, die ook geen gebruik van de tunnel zullen maken als het toeleidende fietspad zou worden gestrekt.

2. Er steken nu mensen over die de tunnelingang aan de kant van de Westerheide niet kunnen vinden. Deze mensen zullen waarschijnlijk wel van de tunnel gebruikmaken, omdat zij bij het 'strekken' veel beter worden verwezen naar de tunnel.



3. Het is denkbaar dat er mensen zijn - die de situatie kennen én gezagsgetrouw zijn - en die nu de tunnel nemen, straks gelijkvloers zullen oversteken.

VERKEERSVEILIGHEID

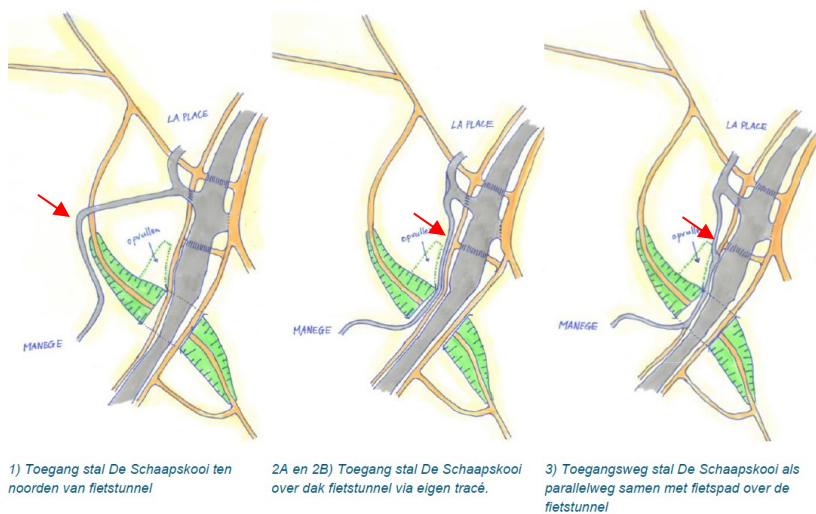
De tunnel is in 2010 geopend. Vanwege de te steile helling aan de noordzijde in combinatie met het slechte zicht door de haakse bocht, hebben er enkele ernstige ongevallen met letsel plaatsgevonden. Om de snelheid van met name de dalende fietsers terug te brengen zijn er hekjes geplaatst. Hierna is er tot voor kort geen melding meer gemaakt van ongevallen. Onlangs is een vrouw ongelukkig ten val gekomen bij de fietssluis; zij verloor haar evenwicht en is met haar hoofd terechtgekomen op een boomstam, die naast het fietspad ligt (zie foto). Inmiddels is opdracht gegeven deze boomstammen te verwijderen.



ONDERZOEK

In samenwerking met de gemeente Laren, de manege en het Goois Natuurreservaat zijn de gevolgen van het strekken onderzocht op de gevolgen voor natuur, verkeer, aardkundige monumenten, ruimtegebruik, bedrijfsvoering manege en investeringskosten. Daarbij zijn 3 alternatieven en één sub-variant afgewogen voor de ontsluitingsweg van de manege, de weg die bij strekken moet worden verlegd. Het tracé van de hellingbaan is in alle varianten min of meer gelijk. Er is uitgegaan van de aanleg van het voorraansplein.

De volgende alternatieven zijn beoordeeld:



1. Toegang Stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

De toegangsweg kruist het recreatieve fietspad ten noorden van de tunnelinrit en ligt direct langs het talud van de hellingbaan. Het tracé van de helling is iets afgebogen om ruimte te creëren tussen de toegangsweg en de rijbak.

2. Toegang Stal De Schaapskooi over dak fietstunnel via eigen tracé

De toegangsweg voor de manege gaat over de fietstunnel en ligt direct naast het bestaande fietspad. Bij variant 2A wordt het tunneldek verlengd, maar hoeft het voorrangspein niet te worden aangepast; bij variant 2B wordt het tunneldek niet verlengd, maar wordt het voorrangspein aangepast.

3. Toegang Stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

De nieuwe toegangsweg voor de manege is gecombineerd met het fietspad langs de N525. Over een afstand van ca. 40 m wordt de parallelweg door zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruikt. Ook hier is een variant met aanpassing aan het voorrangspein mogelijk, maar deze is niet verder uitgewerkt.

NATUUR

Variant 1 met ontsluitingsweg door het bos geeft het grootste verlies van oppervlakte NNN, maar er kan ook meer worden gecompenseerd. Per saldo (verschil verlies oppervlak NNN/bos en compensatie NNN/bos) scoren variant 2B en 3 het best. Bij variant 2A en 3 moet wel een extra boom (extra t.o.v. kruispuntoplossing) worden verwijderd.

Alleen in variant 1, waarbij de ontsluitingsweg door het bos wordt gelegd, treedt verstoring van het natuurgebied op.

Natuur	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Verlies oppervlak NNN/bos	1720 m ²	1520 m ²	1520 m ²	1520 m ²
Compensatie oppervlak NNN/bos¹	435 m ²	270 m ²	305 m ²	305 m ²
Verlies aan aantal bomen (extra ten opzichte van kruispuntstudie)	0	1	0	1
Verstoring natuurgebied	aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig

Kans op overtreden verbodsbepaling Wet natuurbescherming	aanwezig	aanwezig	aanwezig	aanwezig
--	----------	----------	----------	----------

¹ De bestaande hellingbaan wordt opgeruimd en toegevoegd aan het NNN

VERKEER

De tunnel en de hellingbaan zijn niet onderscheidend. Het doorzicht van de tunnel is voldoende en de steilte van de helling valt voor alle varianten, ruim binnen de norm. De sociale veiligheid van de ontsluitingsweg is in variant 1 negatief beoordeeld, omdat de weg door het bos loopt²; bij de andere varianten wordt de weg afgebogen naar en loopt parallel aan de N525, daarmee dus veel minder door het bos.

Verkeer	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Conflictpunten	kruising fietspad - ontsluitingsweg	geen	geen	samenloop fietspad ontsluitingsweg
Sociale veiligheid: Tunnel (doorzicht) Ontsluitingsweg	+ -	+ +	+ +	+ +
Zwaarte ¹ van de helling (max. 0,2)	0,102	0,102	0,102	0,102

¹ Zwaarte = Hoogteverschil²/ Lengte helling

OVERIG

In variant 1 is de afstand tussen de ontsluitingsweg en de paardenbak minimaal, maar voldoende. In de andere varianten loopt de weg niet langs de bak. De kosten van de varianten 2A en 3 zijn hoog vanwege de aanpassing aan het tunneldak. Variant 1 en 2B ontlopen elkaar niet veel. Voor de hellingbaan moet in alle varianten grond worden aangekocht van het GNR.

Overig	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Te verwerven grond	200 m ² GNR	200 m ² GNR	200 m ² GNT + gemeente	200 m ² GNR
Kabels en leidingen	geen	geen	geen	geen
Aardkundige Monumenten	negatief	negatief	negatief	negatief
Afstand tot de paardenbak (min. 10 meter)	10 meter	> 10 meter	> 10 meter	> 10 meter
Investeringskosten	€ 85.000	€ 300.000	€ 95.000	€ 295.000

AARDKUNDIG MONUMENT

De aanleg van de hellingbaan is een handeling met aantasting van de toplaag (tot 1 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. De beoordeling voor alle varianten op het onderdeel 'Aardkundig monument' is om die reden negatief. Er zal dan ook ontheffing moeten worden gevraagd. Een ontheffing wordt verleend als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Gedeputeerde Staten beoordelen op basis van een

² Openbare verlichting is in natuurgebieden niet gewenst

juridische beoordeling of er daadwerkelijk sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij is van belang of er alternatieven zijn.

De argumenten vóór een ontheffing zijn:

- De hellingbaan is te steil en daarom moeilijk te nemen voor stijgende fietsers, terwijl dalende fietsers een te hoge snelheid ontwikkelen;
- De haakse hoek maakt de tunnel (sociaal) onveilig. Verkeersdeelnemers op de helling kunnen niet zien wat er in de tunnel gebeurt; verkeersdeelnemers in de tunnel hebben geen zicht op eventuele verkeersdeelnemers die van de helling af komen.

Voorlopig advies Omgevingsdienst

In alle varianten is in gelijke mate sprake van aantasting van het aardkundig monument. Voor een voorlopig advies is daarom het ontwerp voorgelegd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG). De ODNZKG komt tot de volgende overwegingen:

- De aantasting voor het aanpassen van de fietstunnel gaat dieper dan 1 meter. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting.
- Voor het gebruik van de tunnel wordt een goed alternatief gerealiseerd door de aanleg van een gelegaliseerde, gelijkvloerse oversteek bij de kruising met de N525.
- Het is denkbaar dat het aantal gelijkvloers overstekende fietsers na realisatie zal toenemen.

De ODNZKG zal derhalve negatief adviseren aan de provincie over het verlenen van een ontheffing voor deze zware aantasting.

VOORKEURSVARIANT

Variant 2B komt als voorkeursvariant naar voren. Variant 1 heeft een grotere impact op de natuurwaarden en scoort minder op het aspect sociale veiligheid. Variant 3 is door de gedeeltelijke samenloop van fietspad en ontsluitingsweg niet gewenst en bij variant 2A en 3 is een kostbare aanpassing van het tunneldak noodzakelijk.

BESLUIT

Aangezien in alle varianten het aardkundig monument wordt aangetast, besluiten wij het strekken van het toeleidende fietspad naar de fietstunnel onder de N525 niet uit te voeren.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een voorlopig advies gegeven over het verlenen van een ontheffing van de aantasting van het aardkundig monument:

- De aanleg van de hellingbaan is een handeling met aantasting van de top laag (tot 1,0 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting.
- Een ontheffing wordt alleen verleend als er - op basis van een juridische beoordeling - sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij is van belang of er alternatieven zijn.
- Door de aanleg van het voorrangsp plein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg wordt er echter een goed alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer.
- Tevens is de verwachting dat door de reconstructie van het kruispunt het aantal gelijkvloers overstekende fietsers zal toenemen.
- Met het voorhanden zijn van een alternatieve oplossing is geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het verlenen van een ontheffing voor het strekken van het toeleidende fietspad.