

Technische vragen m.b.t. Variantenstudie kruispunt N225-N227 Doorn

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Waarom wordt er gekozen voor relatief kleinschalige maatregelen op korte termijn, terwijl het kruispunt al decennialang als verkeersonveilig wordt beschouwd? Hoe wordt voorkomen dat dit slechts tijdelijke oplossingen zijn?	De keuze voor kleinschalige maatregelen op korte termijn komt voort uit de urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren, zonder te wachten op langdurige en complexe infrastructurele projecten. Bijkomend is dat de gemeente in 2027 onderhoud uitvoert aan het kruispunt en dit een momentum geeft verbeteringen mee te nemen. Om te voorkomen dat deze oplossingen slechts tijdelijk zijn, worden ze afgestemd op een langetermijnvisie waarin structurele verbeteringen stap voor stap kunnen worden doorgevoerd. Daarnaast worden de effecten van de maatregelen continu geëvalueerd, zodat bijsturing mogelijk is als blijkt dat de veiligheid onvoldoende verbetert.
	2	Hoe garandeert de provincie dat bij de aanleg van hoogwaardige fietsroutes en doorfietsverbindingen de veiligheid van fietsers wordt verbeterd, gezien de beperkte ruimte en de huidige onveilige infrastructuur?	Dat doen we door keuzes te maken bij de herinrichting van het kruispunt. Door rijstroken aan te passen, voorsorteervakken te combineren, verkeerslichten te optimaliseren en conflictvrij oversteken, ontstaat meer ruimte voor de fietser op het kruispunt. Dit verhoogt de verkeersveiligheid van de fietser.
	3	Wat is het plan om het aantal flankongevallen, dat op dit kruispunt oververtegenwoordigd is, structureel terug te dringen? Waarom is hier niet eerder concreet op gehandeld?	Het risico op flankongevallen heeft een nauwe samenhang met de inrichting van het kruispunt. Zoals onder vraag 2 is beantwoord, krijgt het kruispunt een herinrichting bij het groot onderhoud in 2027. Door meer ruimte te creëren voor de fiets, deelconflicten uit de regeling te halen en de zichtlijnen te verbeteren neemt de kans op flankongevallen af. Op de langere termijn kunnen grotere maatregelen, zoals een rotondeoplossing, het risico op flankongevallen verder verkleinen. De reden waarom hier tot op heden niet op gehandeld is, is voor de provincie moeilijk te beantwoorden. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is wegbeheerder van het kruispunt en verantwoordelijk voor de prestaties. Omdat het kruispunt twee doorgaande provinciale wegen verbindt, is er een provinciaal belang. Vandaar dat de gemeente en de provincie gezamenlijk optrekken om de veiligheid en doorstroming te verbeteren.
	4	Hoe wordt de balans gewaarborgd tussen verkeersveiligheid en het behoud van monumentale panden en natuurwaarden, vooral bij varianten zoals de randweg of tunneloplossingen? Worden veiligheidsdoelen ondergeschikt gemaakt aan ruimtelijke beperkingen?	Bij infrastructurele aanpassingen wordt altijd gezocht naar een evenwicht tussen verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing en milieueffecten. In sommige gevallen kan het behoud van monumentale of ecologisch waardevolle gebieden leiden tot beperkende randvoorwaarden, maar doorgaans wordt geprobeerd om oplossingen te vinden die bijdragen aan meerder belangen. In de vervolgfase zal de impact op de verschillende

			aspecten afgewogen moeten worden om te komen tot een voorkeursoplossing voor de lange termijn.
	5	Welke garanties zijn er dat de verbeteringen op het kruispunt effectief zijn voor het reduceren van ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, zonder dat dit de doorstroming van gemotoriseerd verkeer negatief beïnvloedt?	De effectiviteit van de maatregelen wordt geborgd door verkeersanalyses, simulaties en monitoring na implementatie. Daarbij wordt gekeken naar de impact op zowel verkeersveiligheid als doorstroming. Inzet is om met de verbetermaatregelen bij te dragen aan een veilige en goede verkeersdoorstroming voor alle gebruikers. Mocht er ondanks de aanpassingen sprake zijn van nieuwe knelpunten, dan kan verdere optimalisatie plaatsvinden op basis van verzamelde verkeersdata.