

Geachte dames en heren,

Door een aantal fracties zijn technische vragen gesteld over onderwerpen van de agenda van de commissie MME van maandag 25 juni a.s. Voor de Mobiliteitsonderwerpen vindt u hieronder de vragen en antwoorden.

Met vriendelijke groet,

Ruud Poort
Adjunctgriffier Provinciale Staten van Utrecht
06-18300527
Ruud.poort@provincie-utrecht.nl

5.3 Kruispunt N226

ChristenUnie:

Hoewel er geen oversteekbeweging ontstaat over de n226 ontstaat er voor fietsers een drukker situatie door het toegenomen verkeer met een grotere stopkans door de voorrang voor auto's. De cu is van mening dat er geen nieuwe obstakels voor fietsers moeten ontstaan bij infrastructuur aanpassingen, ter bevordering van het fietsgebruik. Vragen:

- 1. Is er duidelijkheid over het aantal fietsers op deze verbinding?*
- 2. Is het haalbaar de voorrangsregeling aan te passen zodat fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer?*

1. Aantal fietsers

Het exacte aantal fietsers is niet bekend, we beschikken niet over telgegevens op deze specifieke locatie. In 2016 is er echter wel geteld op de parallelwegoversteek bij de rotonde N224 – N226 (aan de zuidzijde van Woudenberg), ongeveer 1 km ten noorden van het kruispunt N226 – Griftdijk. Op deze locatie steken tijdens het drukste uur in de ochtend en het drukste uur in de middag ongeveer 100 fietsers over. Over het gehele etmaal passeren er 500 tot 600 fietsers de rotonde. Het aantal fietsers dat het kruispunt N226 – Griftdijk passeert ligt waarschijnlijk lager omdat een deel van de fietsers die de rotonde N224 – N226 passeren niet doorrijdt richting het kruispunt met de Griftdijk maar tussentijds afslaat om richting Maarn en Doorn te rijden (via Ringelpoel).

2. Voorrangsregeling

Bij de ombouw van het kruispunt N226 – Griftdijk wordt de parallelweg uitgebogen, dat wil zeggen: de parallelweg komt verder van het kruispunt af te liggen dan in de huidige situatie. Hierdoor kan de parallelweg buiten de verkeerslichtenregeling worden gehouden hetgeen de regeling iets eenvoudiger maakt en bovendien wachttijd voor al het verkeer, waaronder de fietsers, scheelt.

Omdat de parallelweg wordt uitgebogen ontstaat er een nieuw kruispunt met de Griftdijk dat los staat van de aansluiting van de Griftdijk op de hoofdrijbaan van de N226. De vraag is vervolgens welke voorrangsregeling er het beste op dit nieuwe kruispunt toegepast kan worden. Deze moet passen bij de verkeerssituatie en het verkeersbeeld op zowel de parallelweg als de Griftdijk. Zo moeten we er rekening mee houden dat met de ontwikkeling van bedrijventerrein Maarsbergen-Oost de hoeveelheid zwaar verkeer op de Griftdijk sterk zal toenemen tot circa 500 vrachtwagens per dag.

Als de parallelweg voorrang zou krijgen op de Griftdijk is er een groter risico op ernstige ongevallen tussen autoverkeer dat vanaf de Griftdijk het kruispunt met de N226 nadert en fietsers op de parallelweg. Dit heeft te maken met het feit dat naderende automobilisten gefocust zullen zijn op het verkeerslicht en daardoor iets minder scherp op de omgeving zullen letten. Zeker wanneer het verkeerslicht voor verkeer vanaf de Griftdijk al enige tijd op groen staat of net op oranje springt zullen er automobilisten zijn die nog eens extra gas geven om nog op tijd de N226 op te kunnen rijden. De kans dat ze daarmee naderende fietsers op de parallelweg over het hoofd zien is groot. Hier komt nog eens bij dat door de aanwezige bebouwing en begroeiing het zicht van automobilisten op de Griftdijk op verkeer dat op de parallelweg rijdt vanuit de richting Woudenberg beperkt is.

We hebben nagedacht over de mogelijkheid om te proberen de snelheid van het autoverkeer te remmen door de parallelweg op een plateau te leggen (zoals in de huidige situatie). Dit plateau moet echter vormgegeven worden op gebruik door zwaar verkeer waardoor het snelheidsremmend effect voor personenauto's beperkt is. Daarnaast is er door het vele zware verkeer dat over het plateau zou moeten rijden grotere kans op geluid- en trillingshinder voor de omgeving.

Al met al achten we het uit verkeersveiligheidsoogpunt dus niet verstandig om de parallelweg in de voorrang te zetten. Het feit dat fietsers op de parallelweg voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Griftdijk is uit het oogpunt van de fietser niet ideaal maar gegeven het feit dat het hier niet om een enorm drukke fietsroute gaat vinden we deze oplossing acceptabel.

Ter informatie:

N226 (in beheer provincie) is gebiedsontsluitingsweg, max. snelheid 80 km/u

Parallelweg (in beheer provincie) en Griftdijk (in beheer gemeente Utrechtse Heuvelrug) zijn erftoegangsweg, max. snelheid 60 km/u

In de bijlage een overzichtskaartje en een foto van de huidige situatie.

5.4 Smart Mobility

PvdD:

- 1. Worden bij Smart Mobility in Utrecht expliciet de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding benut?*
- 2. Bij het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is een gedragsteam duurzame mobiliteit met inmiddels veel ervaring en succesvolle projecten. Kan de Provincie Utrecht iets soortgelijks opzetten?*

1: Zeker, gedrag is een belangrijk aandachtspunt en bied kansen om op een andere manier de problemen die we ervaren op te lossen. Hiervoor is zowel binnen de pilots als het te vormen programma aandacht.

2: Wij hebben hier samen met het ministerie aan gewerkt, onder andere bij het programma Beter Benutten, en kunnen hier via hen ook gebruik van maken. Wij zullen dus niet snel iets soortgelijks opzetten maar maken wel gebruik van de kennis die daar en in de regio te vinden is. Zo werken we bijvoorbeeld samen met PubLab van de Hogeschool Utrecht om succesvolle gedragsbeïnvloedingsprojecten te realiseren, op dit moment werken we met hen aan een project ter vermindering van smartphone gebruik in het verkeer.

SP:

Hoe stuurt de provincie dit aan? Hoe ziet de samenwerking met bedrijven eruit? Worden er opdrachten gegeven en door wie dan? Mogen bedrijven zelf met ideeën komen?

De hier genoemde pilots worden vanuit de staande organisatie uitgevoerd binnen de daarbij geldende regels rondom inkoop en subsidies. In veel gevallen is de provincie de opdracht of subsidieverstrekker.

We werken samen met specifieke private partners als de OV bedrijven of partijen die een aanbesteding winnen. Hiernaast werken we, onder meer in samenwerking met de EBU en de U15, breder samen met het bedrijfsleven om te komen tot nieuwe combinaties en het testen van oplossingen. Natuurlijk staat het bedrijven altijd vrij ons te benaderen met ideeën, graag zelfs.

5.5 N410

GroenLinks:

Op welke wijze wordt de trajectaanpak afgestemd met de plannen voor het buitengebied (met o.a. oostelijke aansluiting N421 op A12 en fietspad langs N410) ?

In de trajectaanpak van de Burgweg (gedeelte N410) is een nieuwe asfaltlaag en een wijziging van de snelheidsremmers voorzien. Aan het profiel van deze erftoegangsweg (60 km/uur) wijzigt niets en blijft bestaan uit een rijstrook voor autoverkeer en fietssuggestiestroken aan beide zijden van de weg. In de plannen voor het buitengebied is een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad langs de N410 tussen de Rondweg Houten en de Achterdijk voorzien. Hiermee kunnen de bestaande

fietsuggestiestroken op dit gedeelte van de N410 vervallen. In het verlengde en aansluitend hieraan is een fietspad tussen de Achterdijk en de N229 voorzien. Deze gestrekte fietsverbinding voorziet in een rechtstreekse fietsverbinding tussen Houten en Odijk/Zeist, waarmee de omrijafstand voor fietsers via de Burgweg voor deze belangrijke fietsroute wordt beperkt en het gebruik van de fiets wordt bevorderd. Hiermee zal de fietsintensiteit op de Burgweg sterk afnemen. Omwille van de fietsveiligheid ook voor aanwonenden is bij de trajectaanpak voorzien in het handhaven van de fietsuggestiestroken op de Burgweg. Met een oostelijke aansluiting van de N421 op de A12 wordt een afname van de autointensiteit op de hele N410 verwacht. Dit komt dan ten goede aan de fietsveiligheid.

5.17 Nulmeting fietsgebruik

ChristenUnie:

Dank voor deze rapportage. Geeft inzicht in de stand van zaken. We zien uit naar het vervolg met meerdere informatie eind 2018.

1. Uit de voorliggende rapportage blijkt dat de Fietstelweek onvoldoende informatie oplevert wegens teruglopende deelname. De CU betreurt dit. Op welke wijze kan het deelnemen aan deze week worden gepromoot? Meer actie naar werkgevers bv?

2. Het aantal gewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen waar fietsers bij betrokken zijn is schokkend. Vraag: zijn deze cijfers van VIA compleet? Zijn ook de locaties bekend? Zo ja: krijg en deze blackspots extra aandacht in het fietsbeleid en in snelle infrastructuur aanpassingen?

5.28 tellingen NRU

Uit het stuk blijkt dat de huidige tellingen geen onderscheid kunnen maken tussen lokaal/regionaal en landelijk verkeer. Deze informatie is wel belangrijk om een goed besluit te kunnen nemen over de voorgenomen wijziging op de aantakking van de NRU op de snelweg naar Amsterdam (de divergerende diamant). Deze kan mogelijk minder ingrijpend en kostbaar worden uitgevoerd als het lokale en regionale verkeer tot andere vervoersmodaliteiten wordt verleid. Dan moet eerst wel duidelijk zijn dat het zinvol is om deze exercitie uit te voeren. Het college geeft aan dat het mogelijk is te komen tot gesplitste gegevens. Vraag: is het college bereid dit onderzoek uit te voeren, en zo ja op welke termijn zou dat kunnen?

De fietstelweek in de huidige opzet is sleets geraakt. Een van de problemen die spelen is dat er voor de fietsers relatief weinig direct voordeel te behalen valt bij het gebruik van de app. De provincie neemt actief deel aan de verbetering van bestaande, en de ontwikkeling van nieuwe meetmethoden om fietsdata te verzamelen. Daarbij streven we naar open, uniforme en uitwisselbare gegevens. We werken in het fietsberaad en Tour de Force mee aan de ontwikkeling van een dataplatform dat als fundament kan dienen voor kwalitatieve fietsdata. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het NDW, het Nationaal Datawarehouse Wegverkeersgegevens. Op termijn komen we dan op een vergelijkbaar informatieniveau als de auto en het OV. Dit houdt in dat we niet slechts een week verzamelen maar het hele jaar door. Ook proberen we, waar mogelijk, gericht gegevens te verzamelen. De app die bij het project '033 op de fiets' wordt ingezet is daar een voorbeeld van. Dit project doen we in samenwerking met de gemeenten Leusden en Amersfoort en het bedrijfsleven. We letten daarbij vanzelfsprekend op de privacy.

We zijn het met u eens dat de fietsongevallencijfers schokkend zijn, daarin volgen we de landelijke trend. Bekend is dat de ongevalsregistratie al jaren onder de maat is. Oorzaken en ongevalslocaties zijn onbetrouwbaar en daarom geven de cijfers maar een beperkt beeld. Er zijn diverse initiatieven om de registratie van ongevallen te verbeteren. Wij zijn vertegenwoordigd in landelijke werkgroepen en op regionaal niveau hebben wij in 2017 gestart met een pilot om de ongevalsregistratie te verbeteren door samenwerking te zoeken met ziekenhuizen en eerste hulpdiensten in de gemeente Utrecht.

Waar wij bekend zijn met zwakke plekken in de infrastructuur helpen wij de wegbeheerder met het oplossen ervan. Verkeersveiligheid is een van de rode draden in zowel het Realisatieplan Fiets als het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid op onze wegen nemen we mee in onze trajectaanpak, als er acute maatregelen nodig zijn dan overwegen we zogenaamde quick wins (snelle kleinschalige aanpassingen). Ook stimuleren we gemeenten om de knelpunten op het onderliggend wegennet aan te pakken. Daarnaast hebben wij het voortouw genomen in de ontwikkeling van wegmarkering die kan bijdragen aan verkeersveiligheid door fietsers te verleiden ruimer in te halen en te waarschuwen als ze van de weg dreigen te raken.