

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	13-11-2018	REFERENTIE	Henk Strubbe
ONS NUMMER	81DE2049	DOORKIESNUMMER	030-2583323
NUMMER PS	2019MME03	E-MAILADRES	Henk.strubbe@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Inhoudelijke beantwoording per vraag.	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Onderwerp Statenbrief: Beantwoording commissievragen verbreding fietspad langs N417

Voorgestelde behandeling: Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding

Hierbij reageren wij op de vragen die zijn gesteld in de vergadering van de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 25 juni 2018 naar aanleiding van de statenbrief over het maatregelenpakket groot onderhoud aan de N417 tussen km 4,3 en km 8,3 over:

- de mogelijkheid van een verbreding van het fietspad langs de N417 naar snelfietsroutekwaliteit;
- het onderzoek dat ten grondslag ligt aan uitspraken over verkeersveiligheid- en doorstromingsknelpunten.

Voorgeschiedenis

In 2016 is een trajectstudie N417 tussen hm 4,3 (de N234) en hm 8,3 (de Vuurse Dreef) gestart. Hierbij is onderzocht of gelijktijdig met diverse onderhoudswerkzaamheden aan de N417 andere maatregelen getroffen kunnen worden. Op 17 april 2018 hebben wij een besluit genomen over het maatregelenpakket groot onderhoud N417 en u bent hier middels een statenbrief over geïnformeerd.

Essentie/ samenvatting:

Naar aanleiding van uw vragen heeft gedeputeerde Straat op 29 juni zelf het fietspad langs de N417 gefietst. Uitgezocht is of het fietspad op specifieke locaties langs het tracé gelijktijdig met het groot onderhoud kan worden verbreed, zonder grote vertragingen voor het groot onderhoud en vanuit kostenefficiëntie. Feit is dat een verbreding van het fietspad vraagt om de aankoop van grond, het wijzigen van het bestemmingsplan en het rooien van bomen in Natura 2000 gebied. Vooral binnen de bebouwde kom gaat het om een groot aantal eigenaren, dus is gekeken naar de mogelijkheden buiten de bebouwde kom. Conclusie is dat het tegelijkertijd met het groot onderhoud verbreden van het fietspad buiten de bebouwde kom al een vertraging oplevert van 3-3,5 jaar en dat het juist extra kosten met zich meebrengt en diverse 'risico's' (weerstand omgeving, compensatiemaatregelen en het treffen van noodmaatregelen). Het in een later stadium besluiten om het fietspad te verbreden, biedt daarnaast de mogelijkheid om ook de alternatieve tracés voor een snelfietsroute Hilversum – Utrecht in kaart te brengen. Het bestaande fietspad voorzien van gesloten verharding, maar niet verbreden, verbetert al aanzienlijk het comfort en de snelheid (10%). Wij hebben daarom besloten om een verbreding van

het fietspad niet tegelijkertijd met het groot onderhoud op te laten lopen en de aanbesteding voor het groot onderhoud voort te zetten volgens planning.

Om uitspraken over verkeersveiligheid- en doorstromingsknelpunten te doen hanteren wij onze wegvakveiligheidslijst en het jaarlijks onderzoek naar voertuigverliesuren.

Meetbaar/ beoogd beleidseffect

N.v.t.

Wettelijke grondslag

N.v.t.

Financiële consequenties

Geen.

Vervolgprocedure/voortgang

Conform de planning voor trajectmanagement worden in 2020 op de N417 het asfaltonderhoud en de overige maatregelen uitgevoerd.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie/ Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Toelichting

Het verbreden van het fietspad heeft gevolgen voor de planning uitvoer groot onderhoud. Allereerst moeten in een studie de alternatieven en knelpunten in beeld worden gebracht en de exacte gevolgen van de verbreding op omgeving, kabels en leidingen, bomen, eigendom, budget etc. Daarnaast zijn verlegging van de kabels & leidingen, grondaankoop, nadere onderzoeken (milieukundig, flora en fauna, archeologie), compensatie en mogelijk een bestemmingsplanwijziging nodig. De studie en bijkomende werkzaamheden hebben – wanneer geen weerstand - een geschatte doorlooptijd van ongeveer 3 à 3,5 jaar. Indien het verbreden van het fietspad in het huidige project moet worden uitgevoerd, schuift het groot onderhoud door tot in ieder geval 2022. Risico's die daaruit voortvloeien zijn weerstand uit de omgeving (bewoners wachten al sinds 2016 op een beloofde snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur) en het moeten nemen van noodmaatregelen.

Het niet nu maar over een aantal jaar verbreden van het fietspad met gesloten verharding, brengt geen substantiële extra kosten met zich mee (€100.000 voor het opnieuw aanbrengen van gesloten verharding over een lengte van 0,5m x 2,5 km). Daarentegen kost het tegelijkertijd met groot onderhoud verbreden van het fietspad mogelijk zo'n €300.000 extra. Een deel van het asfalt is namelijk al einde levensduur en omdat een verbreding een vertraging van het groot onderhoud betekent, zijn voor deze delen tussentijds noodmaatregelen nodig t.b.v. veiligheid en comfort. Een grove inschatting is dat dit geldt voor 10% van het werk. Ook voor het fietspad zijn mogelijk noodmaatregelen nodig.

Ten aanzien van het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de uitspraken over verkeersveiligheid- en doorstromingsknelpunten, kunnen wij het volgende mede delen:

- De N417 komt niet voor op onze wegvakveiligheidslijst. Op deze lijst staan de 500-meter-wegvakken met meer dan zes slachtofferongevallen in de afgelopen 6 jaren.
- De N417 staat op plaats 21 van de wegen met de meeste voertuigverliesuren 2017 van provincie Utrecht. De belangrijkste oorzaak van de gemeten voertuigverliesuren is de filevorming op de A27 die parallel aan de N417 loopt. Momenteel wordt dit deel van de A27 verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. De verwachting is dat daarmee het aantal voertuigverliesuren op de N417 zal afnemen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

Bijlage 1 Beantwoording per vraag

(Vergadering commissie MME, d.d. 25 juni 2018)

Vragen van mw. Schneiders (D66)

- Wat wordt – in de statenbrief 'Trajectaanpak N417' bedoeld met; "Vanuit andere beleidsuitgangspunten is het rooien van de bomen niet wenselijk en ook de omwonenden willen dit niet"? Welke andere beleidsuitgangspunten worden hier bedoeld en welke inventarisatie is er gedaan naar de opinie van de omwonenden?
- Welke onderzoeken liggen er ten grondslag aan de uitspraak dat de N417 geen verkeersveiligheid- of doorstromingsknelpunt is?
- In hoeverre zijn de gemeente De Bilt en de provincie Noord-Holland betrokken bij de trajectstudie N417?

Antwoorden:

Bomen rooien

Dit deel van de N417 ligt in het Groene Hart en is aangewezen als Natura 2000 gebied. Vanuit deze beide gebiedskwaliteiten is het lastig c.q. bijna onmogelijk de aanwezige gebiedseigen berkenbomen te rooien en indien toch mogelijk dan is compensatie waarschijnlijk nodig. Het rooien van bomen is tevens getoetst bij de bewoners (contact bewonersgroep en meerdere bewonersavonden) en stuitte op zeer veel weerstand.

Geen verkeersveiligheid- of doorstromingsknelpunt

De N417 komt niet voor op onze wegvakonveiligheid lijst. Op deze lijst staan de 500-meter-wegvakken met meer dan zes slachtofferongevallen in de afgelopen 6 jaren.

De N417 staat op plaats 21 van de wegen met de meeste voertuigverliesuren 2017 van provincie Utrecht. De belangrijkste oorzaak van de gemeten voertuigverliesuren is de filevorming op de A27 die parallel aan de N417 loopt. Momenteel wordt dit deel van de A27 verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. De verwachting is dat daarmee het aantal voertuigverliesuren op de N417 zal afnemen.

Betrokkenheid gemeente De Bilt en provincie Noord-Holland

De gemeente De Bilt en de provincie Noord-Holland zijn betrokken geweest bij de uitwerking van de trajectstudie N417.

Vragen van mw. Poppe (SP)

Is het hier mogelijk een snelfietsroute aan te leggen, zonder dat daarvoor veel bomen moeten worden gekapt? Is het mogelijk het fietspad N417 iets breder te maken, met het oog op de speedpedelecs?

Antwoorden:

Bomen rooien

Nee, het huidige fietspad N417 is gemiddeld 3,0 meter breed. Een snelfietsroute moet minimaal 4,0 meter breed zijn. Hiervoor moeten minimaal 100 bomen worden gekapt.

Fietspad iets breder maken

De totale lengte van de fietsroute Utrecht – Hilversum is 15 km en heeft 5 wegbeheerders (gemeenten Utrecht, De Bilt en Hilversum en de provincies Noord-Holland en Utrecht). Het deel langs de N417 dat in beheer is van de provincie is 4,2 km lang en voldoet met 3,0 meter aan de CROW-criteria voor het huidige gebruik. Het breder maken van het fietspad langs dit deel vraagt om het rooien van bomen, de aankoop van grond en het wijzigen van het bestemmingsplan. Ook moeten er kabels en leidingen verlegd worden om meer breedte te creëren. In de toekomst zal moeten worden bekeken of een snelfietsroute Hilversum-Utrecht langs de N417 het enige alternatief en het beste alternatief is. Het tegelijkertijd meenemen met groot onderhoud van deze verbreding is echter niet nodig noch wenselijk want leidt niet tot kostenefficiëntie maar wel tot onaanvaardbare vertragingen.

Opmerking hr. Van Essen (GroenLinks)

Een trajectaanpak is wel een geëigend moment om dit soort aanpassingen te doen. Het is onwenselijk de snelfietsroute jarenlang naar achteren te schuiven.

Reactie:

De trajectaanpak is het geëigende moment om te verkennen of groot onderhoud kan worden gecombineerd met een verbetering van de fietsverbinding. In dit geval is gebleken dat het tegelijkertijd meenemen van een verbreding met groot onderhoud niet nodig noch wenselijk is omdat het niet leidt tot kostenefficiëntie maar wel tot onaanvaardbare vertragingen.