



Aan:
H. van Essen

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	22-1-2019	DOMEIN	Mobiliteit
NUMMER	81E48577	REFERENTIE	Henk Strubbe
UW BRIEF VAN	17-12-2018	DOORKIESNUMMER	+31 30 258 3323
UW NUMMER	81E35E67	E-MAILADRES	Henk.strubbe@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	De aanleiding voor deze vragen, de brief van Josephine Bink.	ONDERWERP	BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN Verkeersveiligheid Utrechtseweg N237 De Bilt

Geachte heer Van Essen,

Bij deze treft u ons antwoord aan op recent door u gestelde vragen over de verkeersveiligheid op de Utrechtseweg N237 De Bilt.

Toelichting:

Onlangs stuurde Josephine Bink uit Bilthoven een brief naar de burgemeester van De Bilt (zie bijlage 1). Zij vraagt hierin aandacht voor de onveilige verkeerssituatie tussen haar huis in de wijk Kloosterpark en de basisschool die aan de overkant van de Utrechtseweg ligt. De burgemeester heeft haar in een gesprek laten weten de situatie te herkennen maar dat niet de gemeente maar de provincie hierover gaat omdat het een provinciale weg betreft.

Op 11 december ben ik zelf (H. van Essen red.) op bezoek gegaan bij Josephine, haar overbuurjongen Gijs, haar vriendin en haar vader, om samen met hen de verkeerssituatie te bekijken. Mijn indruk is dat verkeerssituatie voor overstekende fietsers inderdaad onoverzichtelijk en onveilig is (zie bijlage 2 voor een foto van het kruispunt).

Volgens Josephine en haar ouders gebeuren er regelmatig ernstige ongelukken. Eerder dit jaar vond er nog een fataal ongeval plaats tussen een overstekende fietser en een auto, vlak voordat Josephine hierlangs naar school fietste. Haar vader spreekt over 3 tot 4 ernstige ongevallen per jaar.

De belangrijkste problemen zijn:

1. Fietsers die vanuit de Wilhelminalaan komen en de N237 willen oversteken moeten eerst linksaf om bij de oversteek te komen, en daarbij zowel het autoverkeer op de Wilhelminalaan als het fietsverkeer langs de N237 kruisen. Een vergelijkbare situatie bij de Veldzichtlaan, even verderop op de N237, is overzichtelijker en veiliger omdat daar een dubbele oversteek is voor fietsers. Fietsers kunnen daar gewoon rechtdoor om de N237 over te steken en hoeven niet eerst het autoverkeer op de Veldzichtlaan te kruisen.
2. De fietsoversteek over de N237 ter hoogte van de Wilhelminalaan staat voor fietsers bijzonder kort op groen (ca. 6 seconden!) met een lange roodtijd tussendoor. Dit maakt het erg lastig (zeker voor

minder snelle fietsers zoals kinderen of ouderen) om de vier banen van de Utrechtseweg in één keer over te steken, helemaal als er meerdere fietsers staan te wachten. In het midden van de weg is nauwelijks ruimte om veilig te wachten.

3. Auto's rijden naar verluide af en toe over de busbaan en regelmatig door rood. In combinatie met de korte groentijden voor fietsers maakt dit de situatie extra gevaarlijk. Er zijn geen flitspalen of snelheids-remmende maatregelen.
4. De maximumsnelheid op deze weg is 80 km/u, wat in combinatie met de vele in- en uitritten, kruispunten en oversteken hoog is en het risico op ernstige ongevallen met overstekende fietsers vergroot. Verkeerswethouder Ebbe Rost van Tonningen van de gemeente De Bilt heeft begin 2018 de provincie al eens gevraagd om de maximumsnelheid op de Utrechtseweg (N237) te verlagen naar 60 km per uur. Dit was op verzoek van de gemeenteraad met als reden de geluidsoverlast en met name de onveilige situaties bij oversteken.

Naar aanleiding hiervan heb ik de volgende vragen:

1. Verkeersveiligheid:

- a. Klopt de perceptie van de omwonenden dat de N237 een relatief gevaarlijke provinciale weg is?
- b. Hoeveel ernstige verkeersongevallen (met ziekenhuisopnames of dodelijke slachtoffers) hebben er sinds 2008 per jaar plaats gevonden op de N237?
- c. Herkent u de hierboven genoemde problemen voor de oversteek bij de Wilhelminalaan?

Antwoorden:

Vooraf

In mei 2005 hebben wij besloten de N237 duurzaam veilig in te richten en meer rekening te houden met de aangrenzende woonomgeving.

Naar aanleiding van dit besluit is in 2014 de reconstructie van de Utrechtseweg tussen de Berekuil en de Universiteitsweg/N412 in gebruik genomen. De lengte van dit wegvak is 2,9 km.

- a. In de meest recente Monitorverkeersveiligheid provincie Utrecht 2016 (dd. 9 maart 2018) staan twee soorten ongevallen, namelijk;
 - Wegvakken met zes of meer enkelvoudige ongevallen (dat zijn ongevallen waarbij slechts één verkeersdeelnemer betrokken is);
 - Onveilige wegvakken met zes of meer slachtofferongevallenIn totaal staan in deze overzichten 37 wegvakken en kruispunten met 6 of meer slachtofferongevallen in een periode van 6 jaar. Daarin staat geen enkel N237 wegvak of kruispunt.
- b. Omdat de weginrichting van dit deel van de N237 voor 2014 anders was, zijn de verkeersongevallencijfers gesplitst in de jaarvakken 2008 t/m 2013 en 2014 tot 2019. Op dit wegvak met een lengte van 2,9 km tussen de Berekuil en de N412 hebben de volgende ongevallen plaatsgevonden:

2008 t/m 2013

1 dodelijk ongeval in 2009

11 letselongevallen in 2008 (1), 2009 (5) en 2010 (6). In deze periode was het kruispunt N237/Archimedeslaan met 1 dodelijk- en 2 letselongevallen de locatie met de meeste ernstige ongevallen op dit deel van de N237.

2014 t/m 2018

1 dodelijk ongeval in 2016

8 letselongevallen in 2014 (5), 2015 (1), 2017 (1) en 2018 (1). In deze periode was het wegvak tussen de Veldzichtstraat en de Kerklaan met 1 dodelijk- en 3 letselongevallen de locatie met de meeste ernstige ongevallen op dit deel van de N237.

Alleen het ongeval in 2018 heeft plaats gevonden op het kruispunt N237/ Wilhelminalaan.

- c. Zoals hierboven vermeld heeft er een ernstig ongeval op het kruispunt N237/Wilhelminalaan plaatsgevonden. Het gehele kruispunt is ingericht conform de richtlijnen en als zodanig veilig vormgegeven, Desondanks begrijpen wij heel goed dat dit kruispunt door de vele rijstroken en het grote oppervlak en de combinatie met het ernaast liggend fietspad en de aansluiting op de Dorpsstraat als onveilig kan worden ervaren.

Bij de voorbereiding van de in 2014 opgeleverde reconstructie is de gehele Utrechtseweg (N237) tussen de Berekuil en de Universiteitsweg (N412) op basis van de landelijke richtlijnen gereconstrueerd. Bij het voorbereiden van deze reconstructie is onderzocht om bij het kruispunt Wilhelminalaan aan beide zijden een voet/fietsoversteek te maken. Om twee redenen is dat niet gedaan:

- 1 Het al complexe kruispunt aan de overkant (Bilthovenseweg/ Dorpsstraat) zou nog complexer worden. Omdat goed vorm te kunnen geven moesten er woningen voor worden gesloopt. De reden hiervoor is dat we, of de Dorpsstraat daar ter plaatse wilde verbreden of een apart fietspad wilde realiseren voor beide ontbrak de fysieke ruimte. Er is toen voor gekozen om dat niet te doen.
- 2 Op geringe afstand (400 meter oostelijker) is de Utrechtseweg (N237) veilig te kruisen via een fietstunnel. Dit jaar wordt deze oude fietstunnel vervangen door een bredere, lichtere, hogere fietstunnel met minder steile hellingen.

De uiteindelijke vormgeving van dit kruispunt is toentertijd tot stand gekomen in overleg met vertegenwoordigers van Kloosterpark en het dorp De Bilt.

2. Maatregelen:

- a. Bent u bereid om op korte termijn de instelling van de VRI bij de Wilhelminalaan zo aan te passen dat de groentijd voor fietsers langer is waardoor ook langzame fietsers veilig kunnen oversteken?
- b. Bent u bereid te onderzoeken hoe de verkeersveiligheid op de N237, met name voor overstekende fietsers en voetgangers, kan worden verbeterd?
- c. Bent u bereid om bij de fietsoversteek bij de Wilhelminalaan flitspalen en/of snelheids-remmende maatregelen te nemen (zoals plateaus bij oversteekplaatsen voor fietsers) en/of een dubbele oversteek voor fietsers te realiseren zoals bij de Veldzichtlaan?
- d. Dezelfde vraag voor andere oversteken op de Utrechtseweg.
- e. Bent u bereid om de maximumsnelheid op (een deel van) de N237 te verlagen (of de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken), zoals eerder dit jaar verzocht door de gemeente De Bilt? Wat zijn uw overwegingen hierbij?

Antwoorden:

- a. Naar aanleiding van uw vragen zijn de instellingen van de VRI op dit kruispunt onderzocht, daarbij zijn op 20 december jl. de tijden voor het oversteken als volgt verlengd.

Oversteekrichting	Deel van de oversteek	Oud	Nieuw	Vershil
Van Noord naar Zuid	Tot de middenberm	8 seconden	11 seconden	+3 seconden
	Totale oversteek	18 seconden	20 seconden	+2 seconden
Van Zuid naar Noord	Tot de middenberm	6 seconden	7 seconden	+1 seconden
	Totale oversteek	17 seconden	18 seconden	+1 seconden
Van middenberm naar Noord		6 seconden	11 seconden	+5 seconden
Van middenberm naar Zuid		4 seconden	7 seconden	+3 seconden

Om te garanderen dat een oversteek veilig gemaakt kan worden is er een veiligheidstijd (ontruimingstijd) ingesteld dat na het rood worden van de fietsrichting, de autorichtingen niet direct groen krijgen. Deze ontruimingstijden zijn ingesteld geweest conform de in 2014 geldige richtlijnen. Echter zijn nadien nieuwe richtlijnen gepubliceerd en die zijn nu gebruikt om de ontruimingstijden opnieuw te bepalen. Deze herrekende tijden vallen in sommige gevallen lager en in sommige gevallen hoger uit. In het geval van deze fietsoversteek zijn de tijden allemaal hoger uitgevallen. Deze verhoogde tijden zijn op 20 december 2018 ingesteld wat betekent de fietsers nu meer veiligheidsmarge hebben tijdens de oversteek.

- b. Ja. Bij iedere klacht over een locatie wordt onderzocht of er redenen zijn om aanpassingen te doen. Ook bij iedere trajectstudie (1x per 6 jaar) worden de betreffende kruispunten beoordeeld. Wanneer nodig worden dan maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook naar aanleiding van uw vragen is er naar deze situatie gekeken en zijn er verschillende opties onderzocht. Daarbij is geconcludeerd dat het inderdaad een complex kruispunt is maar het desondanks veilig te gebruiken is. En dat op basis van de beschikbare gegevens, zoals het aantal ongevallen, het lage percentage roodlichtrijders (0,2% = ongeveer 10 auto's/dag), en een lage V85, (zie toelichting hieronder) er geen redenen zijn om dit kruispunt aan te passen.

Toelichting snelheid

Van alle wegen in de Provincie Utrecht is snelheidsinformatie beschikbaar bestaande uit een gemiddelde snelheid en een V85-waarde. De V85-waarde geeft de snelheid weer waaraan 85% van de automobilisten onder is gebleven en is daarmee een maatstaf hoe hard er gereden wordt. Zodra de V85-snelheid onder de maximumsnelheid ligt is geen sprake van structureel te hard rijden. Onderstaande tabel geeft de V85-snelheden weer voor, op en na het kruispunt in beide rijrichtingen. De maximumsnelheid wordt niet structureel overschreden.

Locatie	Richting Utrecht	Richting Amersfoort
Auto 200 meter voor het kruispunt	75 km/u	80 km/u
Auto 100 meter voor het kruispunt	72 km/u	75 km/u
Auto op het kruispunt	70 km/u	50 km/u
Bus op het kruispunt	65 km/u	72 km/u
Auto 100 meter na het kruispunt	73 km/u	75 km/u
Auto 200 meter na het kruispunt	77 km/u	75 km/u

- c. Het plaatsen van flitspalen (roodlichtcamera's) is een taak van de politie en het Openbaar Ministerie. Uw verzoek voor het plaatsen van flitspalen op deze locatie wordt op 23 januari 2019 met de politie en het OM besproken.
- d. Ook op de andere kruispunten op dit wegvak zijn er geen redenen om de situatie te wijzigen. Ter toelichting het volgende.
Wij zijn zeer terughoudend met het aanbrengen van plateau's. In de praktijk zorgen die er wel voor dat vrachtauto's en bussen langzamer gaan rijden maar dat geldt niet voor personenauto's. Daarnaast zijn we zeer terughoudend met het aanbrengen van plateaus omdat:
- Vooral overrijdend - zwaar - verkeer en bussen trillingen veroorzaken. Als gebouwen te dicht langs de weg staan (zoals op de Utrechtseweg) deze trillingen oorzaak kunnen zijn voor schade aan woningen.
 - Plateaus in de praktijk vaak oorzaak zijn van geluidsklachten veroorzaakt door klapperende lading. In voorgaande jaren hebben we om die reden enkele plateaus verwijderd.
- e. Opgemerkt wordt dat een lagere snelheid voor rijtijdverlies van het openbaar vervoer zorgt. De Utrechtseweg in De Bilt betreft een belangrijke HOV-as tussen Utrecht en Zeist en verder (Amersfoort, Heuvelrug).
Op deze corridor is het van belang dat hier de bussen snel en betrouwbaar kunnen blijven rijden, waardoor reizigers (blijven) kiezen voor de bus en niet voor de auto.

Op dit traject rijden 558 bussen (ruim 10.000 reizigers) per werkdag. De kwaliteit van het openbaar vervoer voor deze reizigers neemt af bij afwaardering van het snelheidsregime. Indien de snelheid van 80 naar 60 km/u gaat betekent dat er extra rijtijd (1 minuut per bus) in de dienstregeling bij komt en daardoor extra exploitatiekosten van ruim € 150.000 op jaarbasis.

Tot slot.

Op 2 januari is er gesproken met de briefschrijver Josephine Bink en haar familie. Afgesproken is hen de gegevens te verstrekken waarop de beantwoording van deze brief is gebaseerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,



Bijlage 1: brief van Josephine Bink aan de burgemeester van De Bilt

Beste burgemeester van de Bilt.

Ik ben Josephine Bink en ik ben 9 jaar en ik woon in het Kloosterpark. Als wij naar school fietsen moeten wij over de Utrechtseweg. Daar zijn al heel veel ongelukken gebeurd, ondanks dat er een stoplicht staat.

Vorige week is er weer een man overgereden en hij was erg gewond. Ook mijn broertje van 7 is bijna overgereden door een auto die heel hard door rood reed.

Omdat het zo gevaarlijk is om over te steken kunnen wij niet alleen naar school of naar vriendjes, en dat vinden wij erg jammer. Het is erg gevaarlijk om over te steken omdat er veel auto's door rood rijden of op de busbaan rijden. Ook staat ons stoplicht waar wij oversteken te kort op groen. Daarom vragen wij aan u of u er wat aan kunt doen. Bijvoorbeeld door er flitsers naar te zetten, een drempel of misschien een tunneltje. Kunt u mij helpen?

Kunnen wij er misschien met u of over praten om te kijken wat we er tegen kunnen doen.

Hartelijke Groeten Josephine en de bewoners van het Kloosterpark

Josephine Bink
Wilhelminalaan 42
3732 GL de Bilt

Bijlage 2: Aansluiting Wilhelminalaan op de N237

