



Aan:
H. van Essen

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 24-5-2018
NUMMER 81CF1F4D
UW BRIEF VAN 23-4-2018
UW NUMMER 81CDD464
BIJLAGE -

DOMEIN Mobiliteit
REFERENTIE Henk Strubbe
DOORKIESNUMMER +31 30 258 3323
E-MAILADRES Henk.strubbe@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
betreffende de Donderbergrotonde

Geachte heer Van Essen

Toelichting:

In aansluiting op de eerder door u gestelde gestelde ex. art 47 Rvo van 13 februari 2018 treft u hierbij aan de antwoorden op uw vragen van 23 april jl.

1. Het besluit voor de bypass dateert nog van voor de Mobiliteitsvisie 2015-2028 en het bijbehorende mobiliteitsprogramma, waarin de provinciale ambities voor de fiets fors zijn verhoogd. Daarom de volgende vragen: In hoeverre is deze geplande oplossing getoetst aan het nieuwe mobiliteitsplan? Bent u het met ons eens dat deze oplossing waarbij de voorrangsregels worden omgedraaid op gespannen voet staat met onze provinciale fietsambities en niet past bij het in het coalitieakkoord afgesproken principe om bij alle ruimtelijk plannen voorrang te geven aan de fiets? Volgens de kaartje in de Mobiliteitsvisie en het Realisatieplan Fiets betreft het hier provinciale hoofdfietsroutes. Bent u het met ons eens dat de voorgestelde oplossing geen bijdrage levert aan het verbeteren van de provinciale hoofdfietsroute, terwijl daar nu wel degelijk kansen voor liggen?

Antwoord:

De aanleg van de bypass voldoet aan de beleidsuitgangspunten van het huidige Mobiliteitsbeleid van provincie Utrecht. Daarbij merken we op dat op kruispunten van wegen er vrijwel altijd tegenstrijdige belangen zijn. Bij de uitwerking van deze bypass zijn die afgewogen met als resultaat het huidige plan voor aanleg van een bypass voor een beter doorstroming van het openbaar vervoer. Ook een fietstunnel is toen afgewogen maar op financiële gronden afgevalen. Het omdraaien van de voorrang voor fiets heeft niet direct te maken met de doorstroming voor het OV en de auto's maar is besloten op basis van de verkeersveiligheid. Uit onderzoek blijkt dat op rotondes fietsers uit de voorrang veiliger is dan fietsers in de voorrang. Zie hiervoor het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid (SWOV R-2004-14).



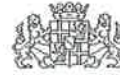
2. We zijn geïnteresseerd in de mogelijkheden voor alternatieve oplossingen waarbij het hoofdfietsrouten netwerk wordt verbeterd en het doorstromingsknelpunt wordt opgelost. Daarom de volgende vragen: Hoe beoordeelt u de kosten en baten van een fietstunnel ten opzichte van investeringen op andere knelpunten in het provinciale fietsrouten netwerk? Omdat de fietsers die nu voorrang hebben op de rotonde voor vertraging kunnen zorgen voor het autoverkeer, zou met een fietstunnel de doorstroming van het autoverkeer aanzienlijk kunnen verbeteren waardoor de geplande bypass wellicht overbodig is. Kan de variant van een tunnel zonder bypass ook onderzocht worden? Welke andere oplossingen, zoals het verleggen van de rotonde of het anders inrichten van de rijbanen, zouden onderzocht kunnen worden om het principe van "voorrang voor de fiets bij ruimtelijke inrichting" daadwerkelijk te huldigen?

Antwoord:

Momenteel wordt er alsnog een haalbaarheidsonderzoek fietstunnel op deze locatie uitgevoerd. Vervolgens worden de uitkomsten met de provincie en de gemeente Utrechtse Heuvelrug besproken. Tevens worden er nog deze zomer twee alternatieven onderzocht op doorstroming en verkeersveiligheid: 1. Geen bypass maar een dubbelstrooks toerit naar de rotonde voor OV en auto's op de N225 in noordelijk richting met fietsers in de voorrang (variant ingediend door gemeente Utrechtse Heuvelrug). 2. Het plaatsen van een rotonde dosseerinstallatie (Rdi). Deze verkeerslichten doseren het verkeer richting de rotonde, waardoor hiaten in de hoofdstroom ontstaan die door het verkeer op de zijwegen kunnen worden benut. (Een Rdi was in 2010 nog niet in beeld dus niet eerder onderzocht op deze rotonde). Overigens merken wij op dat ook als er een fietstunnel zou komen er maatregelen moeten worden genomen (bypass of een van beide alternatieven) om de verliestijden van het OV te verminderen. De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar een fietstunnel worden meegenomen en met de andere alternatieven afgewogen. Uit deze afweging volgen de uit te voeren maatregelen en besluitvorming. De verwachting is dat besluitvorming in Q4 van 2018 plaats zal vinden. We zullen u hier uiteraard over informeren.

3. Op welke wijze zijn de omwonenden afgelopen jaar betrokken en hoe worden ze nu betrokken bij het onderzoek naar een fietstunnel?

Antwoord: Er is regelmatig contact met omwonenden. Inhoudelijke afstemming vindt plaats tussen de provincie en de gemeente. Met bewoners is afgesproken dat we ook de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie fietstunnel delen. Tegelijk met het verzenden van de antwoorden op deze vragen gaat er ook communicatie uit naar de bewoners en het huis-aan-huisblad over de extra onderzoeken en de vervolprocedure.



4. Kunt u zowel PS als omwonenden tijdig informeren over de uitkomsten van de onderzoeken, zodat u PS in de positie brengt om desgewenst te besluiten het huidige plan te wijzigen en er geen onnodige vertraging hoeft op te treden?

Antwoord:

Zodra de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar de fietstunnel en de alternatieven zijn afgewogen zal GS een besluit nemen en worden PS en omwonenden geïnformeerd. Uiteraard is het aan u om de statenbrief op dat moment te agenderen. In de statenbrief zal een duidelijke planning aangegeven zijn, zodat u tijdig kunt reageren. Uiteraard geldt dit ook voor de bewoners. De verwachting is dat besluitvorming in Q4 van 2018 plaats zal vinden (zie ook antwoord 2).

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,