

## Vragen m.b.t SV Netwerkperspectief provinciale wegen 2040

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
CDA	1	<p><b><u>Vragen:</u></b></p> <p>In het OV Netwerkperspectief wordt meermaals gesproken over het verlagen van de maximumsnelheid rondom kruispunten met verkeersregelinstanties van 80 km/uur naar 60 km/uur. Welke afstand tot de verkeersregelinstantie (stoplichten) wordt aangehouden bij deze snelheidsverlaging?</p>	Dit is afhankelijk van de inrichting van de weg en het kruispunt maar is ongeveer 150 meter voor de kruising.
	2	Is het college ervan op de hoogte dat er in de afgelopen 2 jaar, 173 niet-dodelijke verkeersongelukken hebben plaatsgevonden op de N201, hoofdzakelijk bij oversteekplaatsen, met fietsers en voetgangers?	Dit getal herkennen wij niet. Vanaf 2020 tot nu zijn er in onze registratie 138 ongevallen, 30 gewonden en 3 doden bekend op het Utrechtse deel van de N201. Dat deze vaak op kruispunten/oversteekplaatsen zijn herkennen wij wel. Omdat hier stromen samen komen zijn dit altijd risicopunten. Het aantal ongevallen moet wel gerelateerd worden aan de lengte van het traject, het aantal gebruikers en het aantal gereden kilometers. Omdat de N201 zeer druk is en er heel veel kilometers worden gereden kent deze ook veel ongevallen. Dit laat onverlet dat wij er alles aan doen om deze weg zo veilig mogelijk te maken. Dit is één van de belangrijke speerpunten in de lopende studie naar deze weg.
	3	In hoeverre is het juist dat de oversteekplaatsen over de N201 geen prioriteit krijgen de komende 2 jaar?	Uit de analyse blijkt dat de oversteken op de N201 in veel gevallen niet tot de meest onveilige in de provincie behoren. Dit betekent echter niet dat ze niet aangepakt worden. Voor de N201 loopt een studie, Toekomst N201, waarin alle oversteken worden meegenomen. In het laatste concept maatregelenpakket zijn maatregelen opgenomen om deze oversteken veiliger te maken.
	4	Is het college voornemens om prioriteit te geven aan de in het Netwerkperspectief opgesomde top 19 onveilige oversteeklocaties in de provincie, zodat deze locaties zo snel mogelijk veilig worden gemaakt?	Deze krijgen inderdaad prioriteit. Dit betekent dat we proberen om deze zo spoedig mogelijk in de planning te integreren. In veel gevallen kan dit meelopen met het onderhoud. Mocht het onderhoud nog te lang op zich laten wachten dan kan het zijn dat oversteken solitair aangepakt worden. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de planning en is daarom nog niet te zeggen of dit noodzakelijk is.
	5	Op welke termijn worden deze oversteeklocaties aangepakt?	Omdat aan de planning nog gewerkt wordt is er nu nog geen verwacht realisatiemoment per oversteek te geven.
	6	Is het mogelijk om in de tussentijd ook maatregelen te nemen om deze 19 oversteeklocaties met de huidige	Als er met kleine maatregelen, 'quick wins', winst te behalen is dan zullen wij deze zeker eerder toepassen. Hiertoe zijn er jaarlijks middelen beschikbaar

		bestaande middelen zo veilig mogelijk te maken en op onoverzichtelijke oversteekplaatsen, met verkeerstekens automobilisten te waarschuwen?	vanuit verkeersveiligheid en onderhoud.
	7	De inrichting van parallelwegen wordt bij groot onderhoud aangepast. Het betreft dan onder meer wegversmallingen. Op welke manier dragen de wegversmallingen bij aan de verkeersveiligheid?	<p>Deze maatregel zien wij niet terug in het voorstel. Wel is het zo dat veel van onze parallelwegen nu te smal zijn en dat dit tot problemen leidt. De inrichting van parallelwegen wordt verder uitgewerkt in de Nota Parallelwegen en Landbouwverkeer.</p> <p>Voor de hoofdrijbanen waar 60 geïmplementeerd wordt kiezen we voor een visuele versmalling. Hierdoor worden verkeersdeelnemers gestimuleerd om hun snelheid aan te passen zonder dat de verkeersveiligheid of capaciteit verslechterd.</p> <p>In algemene zin kunnen wegversmallingen bijdragen aan de verkeersveiligheid op het moment dat het lange rechtstanden opbreekt en daarmee voorkomen wordt dat hoge snelheden worden bereikt. In dat geval is het dus een alternatief voor een plateau (drempel) die bijvoorbeeld vanwege leefbaarheidsredenen niet gerealiseerd kan worden. Wel is enige voorzichtigheid geboden bij het aanbrengen van wegversmallingen en moet dit altijd gezien worden in het totale wegbeeld van het betreffende wegvak (en moet afgewogen worden wat de versmalling doet voor bijvoorbeeld aanliggende fietsstroken).</p>
	8	Er zijn 82 zones die op termijn gaan naar 60 km/uur. Hoeveel van deze zones bevinden zich nabij een school of op een veelgebruikte schoolroute? Wanneer worden deze aangepast volgens de planning van groot onderhoud (op hoofdlijnen/jaartallen)?	<p>De locaties van scholen en schoolroutes zijn bij ons in beeld. Bij de implementatie, welke het groot onderhoud volgt, wordt per traject bekeken wie de gebruikers zijn en wat het gebruik is. Deze informatie wordt benut om het ontwerp daar zo goed mogelijk op aan te laten sluiten. De planning van studie en realisatie is te volgen via de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit en binnenkort ook via de provinciale website. Wij zullen hierin opnemen bij welke trajecten sprake is van de mogelijke invoering van 60 km/uur. We willen aansluiten bij de implementatie van groot onderhoud omdat we gezien de complexiteit de capaciteit niet hebben om dit vooraf voor alle schoolroutes en alle scholen te onderzoeken. We zijn ons echter terdege bewust van het grote belang van veiligheid voor de schooljeugd op weg naar school. Daarom is dit altijd expliciet onderdeel van de studie en de daarop volgende maatregelen.</p>