



Aan:  
Kees van Vuuren

In afschrift aan:  
Provinciale Staten van Utrecht

ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex. art. 47 betreffende verkeersveiligheid op de N224	TELEFOONNUMMER	06 36 44 38 67
		E-MAILADRES	Jeroen.boogers@provincie- utrecht.nl
DATUM	02-04-2024	DOMEIN/OPGAVE	MOB
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1361608349012441	TEAM	ET-1
CONTACTPERSOON	Jeroen Boogers		
BIJLAGEN	Geen		

Geachte heer van Vuuren,

U heeft op 9 maart jl. schriftelijke vragen gesteld betreffende "verkeersveiligheid op de N224". In uw toelichting bij de schriftelijke vragen heeft u het volgende geschreven:

*Op 7 maart jl. heeft wederom een dodelijk ongeval plaatsgevonden op de N224 in Renswoude. In de afgelopen jaren hebben zich meerdere verkeersongelukken voorgedaan, waarvan enkele met dodelijke afloop. De BBB-fractie maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid.*

Naar aanleiding van bovenstaande heeft u ons de volgende vragen gesteld:

Vraag 1:  
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid van de N224?

Antwoord 1:

Het ongevallenbeeld op de N224, de weginrichting en het snelheidsbeeld komen grotendeels overeen met andere provinciale wegen met vergelijkbare verkeersintensiteiten. Met name de hoeveelheid bomen in de obstakelvrije zone, de smalle berm tussen de rijbaan en het fietspad en het ontbreken van een parallelrijbaan hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid. Bovendien zien we dat de N224 een drukke verbinding is voor een weg die door woonkernen loopt. Vanuit de ongevallenstatistieken zien we de grootste concentraties ongevallen bij uitwisselingspunten. De locaties bij de Traayweg, de oversteekplaatsen op de Dorpsstraat in Renswoude, de ontsluiting van restaurant De Hof en de kruispunten bij het Henschotermeer en de Ruwinkelseweg vallen in negatieve zin op.

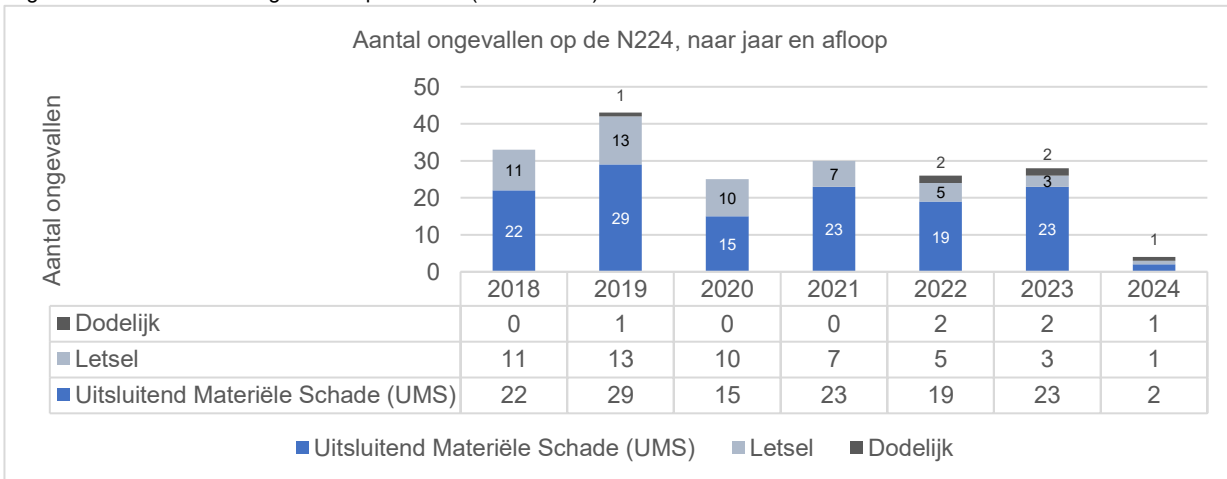
#### **Toelichting beoordeling verkeersveiligheid van de N224**

##### *Beknopte analyse verkeersongevallen*

Op het deel van de N224 waar de provincie wegbeheerder is, zijn in de periode vanaf 2018 tot heden in totaal 189 verkeersongevallen geregistreerd (zie figuur 1). Bij 133 ongevallen (70%) was er sprake van uitsluitend materiële schade (UMS). Bij 50 ongevallen raakten verkeersdeelnemers gewond.

Zes verkeersongevallen hadden een dodelijke afloop. Het aantal en aandeel letselongevallen neemt over de jaren af, daar waar de ongevallen met dodelijke afloop vooral in de laatste jaren plaatsvonden. Uit onderzoek van de politie blijkt dat er bij dodelijke ongevallen doorgaans geen relatie is tussen het ontstaan, dan wel de afloop van het ongeval en tekortkomingen in de infrastructuur.

Figuur 1: aantal verkeersongevallen op de N224 (2018 - 2024)



Naast de ongevallentrend kijken we ook naar de locaties van verkeersongevallen. Uit oogpunt van kwaliteit van de data kijken we bij de locatieanalyse alleen naar de slachtofferongevallen. Figuur 2 bevat alle locaties van de geregistreerde slachtofferongevallen. De kaders geven de locaties weer waar sprake is van een (verhoogde) concentratie verkeersongevallen. In totaal gaat het om zes locaties. Deze zijn nader toegelicht in tabel 1. Alleen locatie 6 ligt binnen de bebouwde kom.

Figuur 2: locaties op de N224 met een verhoogd aantal slachtofferongevallen (2018 - 2024 VIA)



Tabel 1: locaties op de N224 met een verhoogd aantal slachtofferongevallen (2018 - 2024)

No	Locatie	Aantal slachtofferongevallen
1	Oversteek ter plaatse van de Traayweg	8
2	Oversteekplaatsen op de Dorpsstraat	5
3	Erfaanluitingen en in- en uitrit ter plaatse van De Hof	4
4	Kruispunt ter plaatse van Henschotermeer	4
5	Kruispunt met de Ruwinkelseweg	4
6	In- en uitritten op de Stationsweg Oost	3

Op al deze locaties is sprake van een uitwisselingspunt. Het gaat om kruispunten, fietsoversteken of in- en uitvoegpunten naar bestemmingen langs de N224. Een locatie die vanuit bovenstaande analyse extra opvalt, is het uitwisselingspunt bij het kruispunt met de Traayweg in Austerlitz inclusief de nabijgelegen voetgangersoversteek voor recreanten. Hier vonden sinds 2018 acht slachtofferongevallen plaats.

De verkeersveiligheid beoordelen we niet alleen op basis van verkeersongevallen. Met ons verkeersveiligheidsbeleid zetten we in op het voorkomen van ongevallen. Dat doen we door risico's in de infrastructuur of het verkeersgedrag vroegtijds te signalen en daarop maatregelen te treffen. Via een wegbeeldanalyse van de N224 binnen en buiten de bebouwde kom brengen we deze risico's in beeld.

#### *Buiten de bebouwde kom*

In algemene zin constateren we dat de N224 voldoet aan de belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Als we de huidige inrichting van de N224 naast de inrichtingsnormen voor gebiedsontsluitingswegen leggen, vallen de volgende zaken het meeste op:

- Op de N224 ontbreekt een parallelvoorziening. Dat heeft voor de verkeersveiligheid als belangrijke consequentie dat naastgelegen bestemmingen, zoals restaurants of woningen, direct bereikbaar zijn vanaf de N224. Deze vorm van ontsluiten verhoogt het risico op kop/staart ongevallen op de N224.
- In de berm van de N224 staan bomen(rijen) binnen de obstakelvrije zone. Obstakels die dicht op de rijbaan staan verhogen niet alleen de kans op aanrijden maar ook de kans op (ernstig) letsel bij aanrijding.
- Op verschillende plekken zijn oversteekplaatsen voor fietsers. Doorgaans zijn deze locaties zoveel mogelijk gesitueerd nabij kruispunten met autoverkeer, maar op enkele locaties is sprake van een solitaire fietsoversteek. Dat betekent dat enkel langzaam verkeer de rijbaan kruist. In enkele gevallen gebeurt dit ook zonder middeneiland, waardoor fietsverkeer in één keer de N224 moet oversteken.
- De berm tussen de N224 en het naastgelegen fietspad is op verschillende plekken te smal. Dit vergroot de kans dat gemotoriseerd verkeer op het fietspad komt en in aanraking komt met passerend fietsverkeer.
- We zien dat de snelheden op de N224 buiten de bebouwde tussen de 80 en 84 km/u liggen. Op enkele wegvakken ligt de snelheid tussen de 84 en 88 km/u.

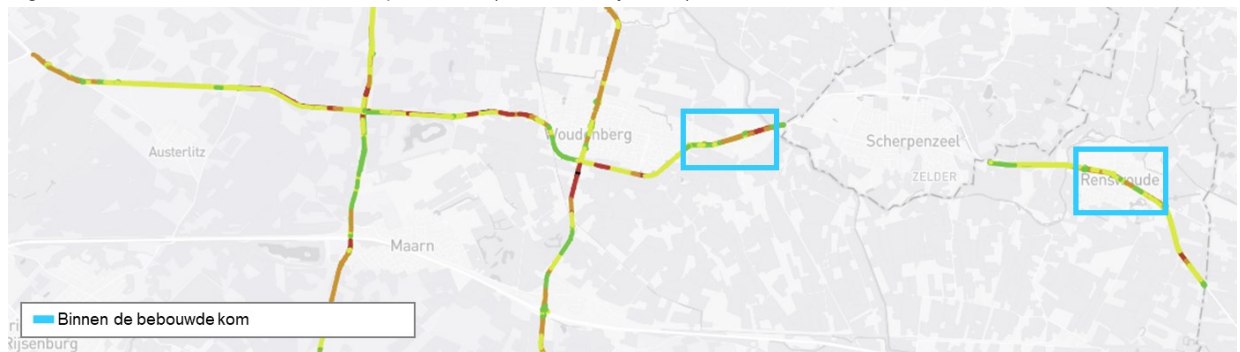
#### *Binnen de bebouwde kom*

In Renswoude en Woudenberg gaat de N224 door de bebouwde kom. Zowel in Woudenberg als Renswoude staat bebouwing dicht op de rijbaan. Daardoor is er niet altijd ruimte om de weg ideaal in te richten. Daarom is op een aantal punten afgeweken van de ideale weginrichting. De volgende zaken vallen het meeste op:

- De N224 is druk voor een weg die binnen de bebouwde kom ligt. Omdat bestemmingen naast de N224 direct zijn aangesloten op de hoofdrijbaan, vindt verkeersuitwisseling plaats in de doorgaande verkeersstroom. De combinatie van een hoge intensiteit en veel verkeersuitwisseling vergroot het risico op (kop/staart) ongevallen.
- Fietsers en voetgangers worden gescheiden van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. De voorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn echter aan de smalle kant.
- Het heeft de voorkeur om de rijrichtingen op de N224 te scheiden via een bolgestrate middengeleider. Omdat daarvoor niet altijd ruimte is in de woonkernen, scheidt een doorgetrokken asmarkering beide rijrichtingen. Dit vergroot het risico dat tegengesteld verkeer in aanraking komt met elkaar.
- Bij voorkeur steekt langzaam verkeer over ter plaatse van kruispunten. Op de N224 kunnen we overstekend langzaam verkeer niet altijd clusteren bij kruispunten. Daarom faciliteren we oversteken ook via zebrapaden met uithangers en (solitaire) fietsoversteken.
- Binnen de bebouwde kom liggen de snelheden tussen de 58 en 63 km/u op de Stationsweg Oost in Woudenberg en rond de 57 km/u op de Dorpstraat in Renswoude.

De mate waarin wegen in beheer van de provincie Utrecht risico's hebben op het vlak van verkeersveiligheid, hebben we ook digitaal in beeld gebracht in onze Netwerkanalyse verkeersveiligheid. Figuur 3 geeft een uitsnede van de N224. De rode wegvakken zijn de wegvakken die opgeteld het minst goed scoren op verkeersveiligheid. De blauwe kaders geven de wegvakken binnen de bebouwde kom weer.

Figuur 3: infrastructurele risicolocaties op de N224 (Netwerkanalyse 2.0)



Vraag 2:

Staat u in contact met de gemeente Renswoude over dit onderwerp? Zo ja, welke oplossingen draagt de gemeente Renswoude aan om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Antwoord 2:

Ja, wij staan in contact met de gemeente Renswoude over de verkeersveiligheid op de N224. Naar aanleiding van het dodelijk ongeval in oktober 2023 is afgesproken om een studie naar de verkeersveiligheid in de bebouwde kom op te starten in het vierde kwartaal van 2024. De gemeente Renswoude stelt de volgende verbeteringen voor:

- Het vrachtverkeer vanaf Scherpenzeel naar de A30 (Barneveld en Ede) omleiden via de N408 in plaats van door Renswoude.
- Buiten de bebouwde kom aan de oostkant van Renswoude locatiegericht een maximumsnelheid van 60 km/u instellen. Dat zou ook het vrachtverkeer moeten ontmoedigen.
- Instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op de Dorpsstraat.

Vraag 3:

Welke acties gaat u ondernemen om de verkeersveiligheid op de N224 te verbeteren? Op welke termijn worden deze uitgevoerd?

Antwoord 3:

Het verbeteren van de verkeersveiligheid doen wij via een integrale aanpak gericht op een veilige infrastructuur, verkeersveilig gedrag en het versterken van handhaving. Via verkeerseducatie en campagnes werken we aan het risicobewustzijn van verkeersdeelnemers en stimuleren we verkeersveilig gedrag. Daarnaast spreken wij periodiek met de politie en het Openbaar Ministerie over de mogelijkheden om locatiegericht te handhaven op bijvoorbeeld snelheid. Zo is er tussen oktober 2022 en maart 2023 op snelheid gehandhaafd op de N224 rondom Renswoude.

Ook aan de infrastructuur bereiden wij verkeersveiligheidsverbeteringen voor. Dat doen we via drie sporen:

- In 2026 of 2027 voeren we groot onderhoud uit aan de N224 tussen Zeist en Woudenberg. We brengen de snelheid op delen omlaag en richten de weg in als GOW 60. Daar waar bermverharding ontbreekt, brengen we dit aan. Op zes kruisingen, waaronder de knelpunten 1 en 4 uit tabel 1, brengen we verbeteringen aan ten behoeve van de verkeersveiligheid. De kruising van de N224 met de Traayweg krijgt een snelheid remmend plateau en de oversteek voor langzaam verkeer wordt verruimd en overzichtelijker gemaakt. De kruising N224 met het Henschotermeer, nu een T-kruising, wordt omgebouwd naar een rotonde. De verlaging van de snelheid levert bovendien op het gehele traject verkeersveiligheidswinst op. Ook de roodgekleurde wegvakken uit de Netwerkanalyse verkeersveiligheid verbeteren daardoor.

- Wij voeren onderhoud en verbeteringen uit aan de N224 'Stationsweg Oost' binnen de bebouwde kom. De exacte planning hiervoor moeten wij nog maken. Mogelijk vindt uitvoering ook in 2026/2027 plaats. We voorzien dan de kruisingen van de N224 met de Laagerfseweg en Landaasweg van een middeneiland. Bovendien worden de fietspaden van de bestaande rotonde (N224 met Parallelweg) ruimer uitgevoerd en de fietsoversteek bij de brug over het Valleikanaal veiliger gemaakt door deze ruimer vorm te geven en haaks aan te sluiten. Beide maatregelen zorgen ervoor dat verkeer beter zicht heeft op elkaar wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Met de maatregelen pakken we onder andere knelpunt 6 aan uit tabel 1.
- Naast bovenstaande sporen starten we de studie naar verkeersveiligheidsverbeteringen in Renswoude op. In deze studie kijken we onder andere naar knelpunt 2 uit tabel 1. Bovendien nemen we in de studie de knelpunten 3 en 5 mee. Ook de door de gemeente gesuggereerde maatregelen worden door de provincie in acht genomen. De studie start in het vierde kwartaal van 2024.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen