

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Beantwoording motie 60 en 65 verkeersveiligheid oversteekplaatsen	TELEFOONNUMMER	+31636443867
		E-MAILADRES	jeroen.boogers@provincie- utrecht.nl
DATUM	08-11-2022	DOMEIN/OPGAVE	MOB
DOCUMENTNUMMER	UTPS-1361683490-4640	TEAM	ET1
VAN	Jeroen Boogers / Derk Dohle	PORTEFEUILLEHOUDER	Strijk
NUMMER PS	PS2022MM		
BIJLAGEN	-		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

In juni jongstleden heeft u de motie 60 'Knelpunten op fietsroutes middelbare scholieren' en de motie 65 'Knelpunten op type 1 wegen' aanvaard. Beide moties gaan over de verkeersveiligheid van oversteekplaatsen en de programmering van verbetermaatregelen om gevaarlijke oversteekplaatsen op ons wegennet veiliger te maken. Voor de beantwoording van deze moties grijpen wij terug op de verkeersveiligheidsanalyse van alle oversteekplaatsen uit het 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040'. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de ligging op type 1 wegen en het gebruik van oversteekplaatsen door middelbare scholieren. Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat wij veel oversteekplaatsen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op routes van middelbare scholieren of op type 1 wegen de komende jaren aanpakken of hier een studie naar starten. Wij kiezen ervoor om uiteindelijk in te zetten op het verkeersveilig(er) maken van alle oversteekplaatsen en houden daarbij vast aan de programmering uit het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM). Vooruitlopend op de permanente verbetermaatregelen plaatsen wij waarschuwborden bij oversteekplaatsen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Het doel is om het verkeer te attenderen op de oversteekplaats.

Inleiding:

In het kader van het 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040' (hierna: Netwerkperspectief) besloot u om de maximumsnelheid bij kruispunten met overstekend kwetsbaar verkeer, zoals fietsers of voetgangers, te verlagen naar 60 km/u. Dit om de oversteekbaarheid te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen. Omdat niet alle oversteekplaatsen in één keer aangepakt kunnen worden, stellen wij in het Netwerkperspectief een gefaseerde aanpak voor waarbij de komende jaren 19 oversteekplaatsen prioriteit krijgen vanwege de lokale verkeersveiligheid. De overige oversteekplaatsen pakken we gelijktijdig aan met het moment van groot onderhoud.

Tijdens de behandeling van het Netwerkperspectief in Provinciale Staten van 29 juni jongstleden, verzocht u ons om niet te wachten met het aanpakken van gevaarlijke oversteekplaatsen tot het moment van groot onderhoud. Motie 60 draagt ons op om gevaarlijke oversteekplaatsen op veelgebruikte routes van middelbare scholieren in tijd naar voren te halen. Ook vraagt deze motie om tijdelijke verkeerstekens te plaatsen bij deze oversteekplaatsen zolang de situatie nog niet is aangepakt.

Motie 65 vraagt om het versneld aanpakken van gevaarlijke oversteekplaatsen binnen en buiten de bebouwde kom op type 1 wegen. De type 1 wegen in het Netwerkperspectief zijn de wegen die gebieden ontsluiten richting een hoofdweg, bijvoorbeeld een auto(snel)weg. Gevaarlijke oversteken op type 1 wegen zijn volgens deze motie slecht voor de verkeersveiligheid en de doorstroming en zouden om die reden versneld aangepakt moeten worden.

Voorliggende Statenbrief geeft invulling aan de moties 60 en 65.

Uitvoering motie 60 'Knelpunten op fietsroutes middelbare scholieren'

Als vertrekpunt voor de uitvoering van motie 60 nemen wij de verkeersveiligheidsbeoordeling van alle oversteekplaatsen die in het kader van het Netwerkperspectief is opgesteld. Het gaat hier om ongeregelde oversteekplaatsen, dat wil zeggen oversteekplaatsen zonder verkeerslicht of rotonde. Het is belangrijk om op te merken dat in het Netwerkperspectief alleen oversteekplaatsen op 80 km/u wegen staan, maar dat in het kader van de uitvoering van motie 60 en 65 is gekeken naar alle oversteekplaatsen ongeacht de snelheidslimiet. De beoordeling is vervolgens verrijkt met het gebruik van de oversteekplaats door fietsers met het motief 'onderwijs'. Hiervoor maakt de provincie gebruik van het fietsmodel BRUTUS. Dit model bevat fietsintensiteiten en verplaatsingsmotieven op het provinciaal hoofd fietsnetwerk, bijvoorbeeld de motieven werk, onderwijs of winkelen. Het motief 'onderwijs' bevat alle fietsverplaatsingen van en naar basisscholen, middelbare scholen en instellingen voor beroeps- en wetenschappelijk onderwijs. Informatie over fietsverplaatsingen van enkel de groep middelbare scholieren is niet beschikbaar.

Door de fietsverplaatsingen met het motief 'onderwijs' te koppelen aan de verkeersveiligheidsanalyse van de oversteekplaatsen, ontstaat inzicht in het *gebruik* van de oversteekplaats door scholieren en studenten én over de *veiligheid van de inrichting* van de betreffende oversteekplaats. In tabel 1 is deze informatie naast elkaar gezet en is het geplande jaar van onderhoud toegevoegd. De oversteekplaatsen uit tabel 1 zijn gerangschikt op het aantal overstekende scholieren en studenten met een ondergrens van 50 overstekende scholieren en studenten per etmaal.

Nr.	Weg	Hectometer	Binnen/Buiten bebouwde kom	Aantal overstekende scholieren en studenten	Aandeel overstekende scholieren en studenten	Score verkeersveiligheid Netwerkperspectief	Geplande jaar van uitvoering	Top 19 Netwerkperspectief
1	N237	73,3	Binnen	641	35%	0,88 (geel)	2027	Nee
2	N224	16,6	Buiten	185	48%	1,50 (rood)	2027	Nee
3	N413	4,9	Buiten	150	34%	0,88 (geel)	2025	Nee
4	N413	3,9	Buiten	142	31%	0,88 (geel)	2025	Nee
5	N402	9,8	Buiten	138	29%	0,88 (geel)	2023	Nee
6	N227	8	Buiten	84	24%	1,25 (rood)	2028	Ja
7	N224	15,3	Binnen	81	10%	1,43 (geel)	2027	Nee
8	N204	19,4	Buiten	79	79%	1,00 (oranje)	2024	Nee
9	N221	34,4	Binnen	73	28%	1,38 (rood)	2025	Nee
10	N226	57,0	Buiten	61	13%	1,86 (rood)	2027	Ja
11	N225	25,5	Binnen	61	34%	0,88 (geel)	2024	Nee
12	N403	0,2	Buiten	56	23%	0,88 (geel)	2026	Nee
13	N212	11,2	Buiten	52	24%	0,88 (geel)	2028	Nee
14	N204	20,4	Buiten	52	40%	1,00 (oranje)	2024	Nee

Tabel 1: oversteekplaatsen provinciale wegen met tenminste 50 overstekende scholieren en studenten inclusief verkeersveiligheidsbeoordeling en geplande jaar van onderhoud. Toelichting kleuren: de kleuren komen overeen met de ranking uit het Netwerkperspectief. Een rode kleur betekent niet dat er acuut een reconstructie van de oversteekplaats nodig is, maar dat er sprake is van duidelijke risico's in de inrichting van de oversteekplaats. Voor de oranje kleur geldt dat er eveneens sprake is van risico's in de inrichting van de oversteekplaats maar deze zijn lichter van aard. De gele kleur staat voor een gemiddelde risicozetting van een oversteekplaats.

Uit tabel 1 blijkt het volgende:

- vier locaties met tenminste 50 overstekende scholieren of studenten per etmaal staan in 2023 of 2024 gepland voor uitvoering. Voor deze locaties start de provincie binnenkort een verkenning naar verbetermaatregelen. Het betreft hier de oversteekplaatsen met de nummers 5, 8, 11 en 14 uit tabel 1;
- vijf oversteekplaatsen staan voor de periode 2025-2028 in de programmering. De verkeersveiligheidsscore van deze oversteekplaatsen geeft geen directe aanleiding de locaties naar voren te halen in de uitvoeringsplanning. Het betreft hier de oversteekplaatsen met de nummers 1, 3, 4, 12 en 13 uit tabel 1;
- vijf oversteekplaatsen blijven over met een verhoogd risico op de verkeersveiligheid, tenminste 50 overstekende scholieren of studenten en een uitvoeringsdatum tussen 2025 en 2028. Het betreft hier de oversteekplaatsen met de nummers 2, 6, 7, 9 en 10 uit tabel 1. Hierbij merken we op dat in termen van infrastructurele wijzigingen de periode 2025-2028 al redelijk nabij is, gezien het feit dat we nu bezig zijn met de voorbereidingen voor werken die in 2024 in uitvoering gaan.

Het in de tijd naar voren halen van deze laatste groep oversteekplaatsen is complex. Studie, voorbereiding voor aanbesteding en uitvoering op straat kosten tijd. We moeten ook bij de inzet van onze ambtelijke capaciteit hierbij prioriteren. Om op efficiënte wijze onze onderhoudsopgave te realiseren werken wij met een Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM). Dit MIPM voorziet in de aanpak van zes van de 14 oversteekplaatsen in de komende twee jaren. Door in het MIPM verbetermaatregelen en onderhoud gelijktijdig uit te voeren, minimaliseren wij omgevingshinder en kapitaalvernietiging. Een stabiele planning is bovendien van belang om werkprocessen te kunnen inrichten (het is 'werkbaar') en beloftes richting omgevingspartijen na te komen. De uitvoeringsjaren uit tabel 1 baseren wij op deze principes. Dat wil niet zeggen dat er tussentijds geen mutaties plaatsvinden, maar grote wijzigingen zoals het herprogrammeren van reconstructies van oversteekplaatsen intervenueert zodanig met de uitvoeringsplanning dat dit leidt tot minder efficiëntie, kwetsbare plannings, netwerkbreed minder verkeersveiligheidsresultaat en meer omgevingshinder. Daarmee is herprogrammeren van oversteekplaatsen niet de optimale werkwijze om onze infrastructuur in stand te houden of netwerkbreed de meeste verkeersveiligheidswinst te realiseren. Tegelijkertijd erkennen wij het belang om overal veilig provinciale wegen over te kunnen steken. Daarom zetten wij in op:

- het verkeersveiliger maken van *alle oversteekplaatsen*, te starten met de prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief;
- omwille van efficiëntie en het netwerkbrede verkeersveiligheidsniveau het MIPM te handhaven (geen herprogrammering van oversteekplaatsen)
- via tijdelijke verkeerstekens de verkeersveiligheid te verhogen op alle oversteekplaatsen uit tabel 1.

Uitvoering motie 65 'Knelpunten op type 1 wegen'

Voor de uitvoering van motie 65 is een vergelijkbaar proces gevolgd als voor motie 60. In het kader van deze motie onderzochten wij welke oversteekplaatsen op type 1 wegen liggen. In totaal liggen er 40 oversteekplaatsen op type 1 wegen. Van al deze oversteekplaatsen hebben 14 oversteekplaatsen een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

Tabel 2 bevat deze oversteekplaatsen waarvoor ook het jaar van uitvoering is opgenomen.

Nr.	Weg	Hectometer	Binnen/Buiten bebouwde kom	Score verkeersveiligheid Netwerkperspectief	Geplande jaar van uitvoering	Top 19 Netwerk-perspectief
1	N226	55,5	Buiten	1,88 (rood)	2024	Nee
2	N226	57,0	Buiten	1,86 (rood)	2027	Ja
3	N221	35,8	Buiten	1,71 (rood)	2025	Ja
4	N226	50,6	Buiten	1,50 (rood)	2024	Nee
5	N412	0,6	Buiten	1,43 (rood)	2027	Ja
6	N414	1,6	Buiten	1,43 (rood)	2028	Ja
7	N221	34,4	Binnen	1,38 (rood)	2025	Nee
8	N221	34,6	Binnen	1,38 (rood)	2025	Ja
9	N233	9,2	Buiten	1,29 (rood)	2026	Ja
10	N201	53,2	Buiten	1,29 (rood)	2024	Ja
11	N227	6,1	Buiten	1,29 (rood)	2027	Ja
12	N229	14,9	Buiten	1,29 (rood)	2026	Ja
13	N227	8	Buiten	1,25 (rood)	2028	Ja
14	N229	12,9	Buiten	1,25 (rood)	2026	Nee

Tabel 2: oversteekplaatsen op provinciale wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op type 1 wegen uit het Netwerkperspectief inclusief geplande jaar van uitvoering.

Uit tabel 2 blijkt het volgende:

- de oversteekplaatsen op type 1 wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico staan in de meeste gevallen ook op de lijst met prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief. Dit is het geval bij 10 van de 14 oversteekplaatsen;
- de oversteekplaatsen met de nummers 1, 4, 7 en 14 hebben een verhoogd verkeersveiligheidsrisico maar staan niet in de lijst met prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief. Deze oversteekplaatsen liggen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of 60 km/u. De top 19 prioritaire oversteekplaatsen bevat enkel locaties op 80 km/u wegen;
- bij acht oversteekplaatsen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op type 1 wegen vindt het onderhoud – en daarmee realisatie van de verbetermaatregel – plaats in de periode 2025-2028. Dit is het geval voor de oversteekplaatsen met de nummers 2, 5, 6, 9, 11, 12, 13 en 14.

Evenals voor de oversteekplaatsen die naar voren komen uit tabel 1 (motie 60) geldt voor de oversteekplaatsen onder het derde opsommingsteken dat het naar voren halen van het onderhoud niet zonder risico's is. Het herprogrammeren van deze oversteekplaatsen werkt direct door in het geplande onderhoud dat komende jaren plaatsvindt om de provinciale wegen veilig en begaanbaar te houden. Het is een reëel scenario dat bij het herprogrammeren van verbetermaatregelen voor oversteekplaatsen noodzakelijk ander onderhoud aan wegen naar achteren schuift waardoor er (nieuwe) verkeersveiligheidsrisico's ontstaan. Bovendien zorgen deze mutaties ervoor dat onze processen minder efficiënt verlopen en we uiteindelijk minder werk realiseren. Uiteindelijk gaat dit ten koste van de kwaliteit van ons wegennet.

Zoals ook voor motie 60 geldt, is het herprogrammeren van oversteekplaatsen niet de optimale werkwijze om onze infrastructuur in stand te houden of netwerkbreed de meeste verkeersveiligheidswinst te realiseren. Dat wil niet zeggen dat wij alleen inzetten op de prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief.

Ook voor de oversteekplaatsen op type 1 wegen zetten wij in op:

- het verkeersveiliger maken van *alle oversteekplaatsen*, te starten met de prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief. Waarbij de provincie de komende zes jaren alle oversteekplaatsen uit tabel 2 aanpakt;
- omwille van efficiëntie en het netwerkbrede verkeersveiligheidsniveau het MIPM te handhaven (geen herprogramming van oversteekplaatsen);
- via tijdelijke verkeerstekens de verkeersveiligheid te verhogen op alle oversteekplaatsen uit tabel 2.

Vervolg

We gaan verder met het voorbereiden van de verkeersveiligheidsverbeteringen op de prioritaire oversteekplaatsen uit het Netwerkperspectief, waarvan er 12 terugkomen in motie 60 en 65. Vervolgens pakken wij in de periode tot en met 2028 alle overige oversteekplaatsen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico aan uit motie 60 en motie 65. Voor de start van de voorbereidingen en het jaar van realisatie volgen wij het MIPM. Parallel aan de voorbereidingen gaan wij op korte termijn alle oversteekplaatsen uit tabel 1 en tabel 2 tijdelijke verkeerstekens plaatsen om de lokale verkeersveiligheid te verhogen. Vanzelfsprekend blijven we de verkeersveiligheid op ons provinciaal netwerk continue monitoren. Indien hieruit zaken aan het licht komen die mogelijk gevolgen voor onze planning met zich meebrengen, dan zullen we u hierover vanzelfsprekend nader informeren

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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