

Statenfractie Groenlinks
M.J.A. Philippart
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Verkeersdoden Brabant

Geachte heer Philippart,

Bij brief van 18 april 2019, ingekomen op 18 april 2019, heeft u namens de GroenLinks fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. Is er een verklaring voor het feit dat 22 procent van alle verkeersdoden in Nederland in onze provincie valt? En is het college bereid om specifiek onderzoek in te stellen naar de Brabantse situatie?

Antwoord: Net als u betreuren ook wij de stijging van het aantal verkeersdoden zeer. Verkeersveiligheid staat bij ons immers hoog in het vaandel. Hoewel we al naar een verklaring zochten en dat blijven doen, kunnen we op dit moment geen verklaring geven over het aantal verkeersdoden in Brabant. Van het CBS hebben we uitsluitend het aantal verkeersdoden in Brabant in 2018 ontvangen. Later dit jaar verwachten we nadere informatie te krijgen. Omdat de gegevens over ongevallen onder de werking van de geldende Algemene Verordening Gegevensbescherming vallen, is het verstrekken van informatie over bijvoorbeeld de aard, toedracht en oorzaak van de ongevallen niet toegestaan. De gegevens die we nog ontvangen, zal dergelijke informatie niet bevatten. We kunnen derhalve nu helaas niet zelfstandig een goede analyse over de Brabantse situatie maken.

Wij voeren al onderzoeken uit om de verkeersveiligheid verder te kunnen verbeteren. Ons verkeersveiligheidsbeleid baseren we niet alleen op ongevals cijfers. In lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zetten we samen met onze partners in op een proactieve aanpak. We investeren in risicoanalyses die ons helpen bij het maken van keuzes ter verbetering van de verkeersveiligheid in Brabant.

Datum

7 mei 2019

Ons kenmerk

C2244446/4512150

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

M.J.A.J. (Mike) Schoenmaker

Telefoon

(073) 680 86 78

Email

mschoenmaker@brabant.nl

Bijlage(n)

-

2. Waarop baseert het College dat Brabanders echte autorijders zijn? Graag een toelichting op de uitspraken in zowel het Brabants Dagblad als de NOS over het schijnbare 'auto-DNA' van de Brabanders. En hoeveel volwassen Brabanders hebben of rijden er juist geen (eigen) motorrijtuig?

Antwoord: Uit de CBS-cijfers blijkt dat er in Brabant in 2018 1,3 miljoen personenauto's zijn, wat neerkomt op 541 auto's per 1.000 inwoners. Na koploper Flevoland met 861 per 1.000 inwoners is Brabant de tweede provincie op het gebied van autobezit en -gebruik. Van de 1,9 miljoen volwassen Brabanders (CBS: 20 jaar en ouder) hebben of gebruiken 600.000 inwoners geen auto.

Datum

7 mei 2019

Ons kenmerk

C2244446/4512150

3. Erkent het College dat meer asfalt een aanzuigende werking heeft op het aantal mensen dat de auto gaat pakken? Is het College bekend met de verkeerskundige verkeerswet BREVER van het behoud van reistijd en verplaatsen en dat mensen juist verder van hun werk gaan wonen, wanneer hun reistijd niet veel groter wordt dankzij nieuwe wegen? Erkent het College dat asfalt een oplossing is voor de korte termijn en niet op de lange termijn en daarmee het daadwerkelijke probleem niet oplost?

Antwoord: Nee, we kunnen ons niet vinden in uw stelling dat asfalt slechts een oplossing is voor de korte termijn. Onze infrastructurele projecten komen tot stand op basis van een integrale afweging van alle betrokken belangen en beschikbare mobiliteitsoplossingen. Doelmatig investeren in de aanleg van asfalt is slechts één van de vele varianten die we in overweging kunnen nemen, naast of in combinatie met slimme mobiliteitsoplossingen en investeren in openbaar vervoer.

Onze infraprojecten moeten leiden tot verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de lange termijn. We treffen tijdens ons dagelijks wegbeheer zo nodig maatregelen die een situatie op de korte termijn verbetert.

4. Een groot deel van de stijging van het aantal verkeersdoden komt voor bij fietsers en scootmobielrijders. Welke verklaring heeft de gedeputeerde hiervoor? Moeten fietsers in zijn ogen beter beschermd worden in Noord-Brabant in zijn optiek? Hoe is hij voornemens dit te gaan doen?

Antwoord: Onder verwijzing naar ons antwoord op vraag 1 hebben we nu geen gerichte verklaring. Op basis van de cijfers tot dusver zijn we ons er terdege van bewust dat fietsers en rijders van scootmobielen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. We hebben ons daarom de afgelopen jaren ingezet om zo veel mogelijk koude oversteken voor de genoemde verkeersdeelnemers op te heffen. Een koude oversteek is een gelijkvloerse kruising waar verkeer alleen rechtdoor rijdend de provinciale weg kan kruisen. Daarnaast realiseren we snelfietsroutes, verbeteren we de markeringen op onze fietspaden en zetten we samen met de Brabantse gemeenten onder andere in op verbetering van de zichtbaarheid van fietsers. Dit heeft doorlopend onze aandacht.

5. Zijn meer investeringen in het openbaar vervoer, veiligere fietspaden, meer snelfietspaden een deel van de oplossing voor een veiliger Noord-Brabant? Hoe kijkt het College aan tegen een onderzoek naar nieuwe vervoerssystemen in Noord-Brabant? Is het College bereid onderzoek te laten doen naar de haalbaarheid van een metro- en tramnetwerk in Noord-Brabant als alternatief voor de auto?

Antwoord: Ja, een deel van de oplossing ligt in de realisatie van veilige (snel) fietspaden en investeringen in het openbaar vervoer. Wij zien ook grote kansen voor de verkeersveiligheid in de toepassing van nieuwe technieken (zoals C-ITS) en diensten binnen ons mobiliteitssysteem. Binnen het programma SmartwayZ.NL worden deze technieken reeds getest in de praktijk om de mogelijke toepassing ervan te versnellen.

Een Brabantbreed metro- en tramnetwerk zien wij niet als een reëel alternatief. De aanleg ervan is uiterst kostbaar en door de ontwikkeling van nieuwe technologieën en diensten verwachten wij betere alternatieven te kunnen bieden aan reizigers.

6. Hoe kijkt het College aan tegen het kappen van bomen aan de provinciale wegen? Is dit een oplossing van het probleem, of is er meer heil te verwachten in het plaatsen van vangrails om het groen te beschermen? Erkent het College dat het kappen van bomen meer uitnodigt om harder te rijden en dat het tegenstrijdig is aan de natuur- en klimaatdoelen van het College?

Antwoord: Voor een veilige inrichting van onze infrastructuur hanteren we de principes van Duurzaam Veilig en richten we onze wegen zo veel mogelijk in volgens de landelijk breed geaccepteerde richtlijnen van het CROW. Daarbij zoeken we altijd naar maatwerk en een optimale mix van oplossingen. Oplossingen die niet alleen passen bij de omgeving van de weg en de specifieke problematiek ter plaatse, ook bij de doelstellingen die we op andere beleidsterreinen zoals duurzaamheid en klimaat nastreven.

Wij kunnen uw stelling dat het kappen van bomen meer uitnodigt om harder te rijden niet generiek onderschrijven, verkeersveiligheid vraagt altijd om maatwerk. We kappen bomen die in de gewenste obstakelvrije ruimte staan niet per definitie, maar kiezen voor geleiderails als dat mogelijk is. De obstakelvrije ruimte is de ruimte in de berm langs de wegverharding waar in het belang van de verkeersveiligheid bij voorkeur geen obstakels aanwezig zijn. Mocht blijken dat vanwege gebrek aan ruimte een geleiderail geen optie is, dan nemen we andere opties in overweging, waar onder het kappen van bomen. Indien bomenkap nodig is, dan compenseren we dit met nieuwe bomen.

7. Noord-Brabant kiest voor meer asfalt, terwijl de provincie Limburg voor de N270 kiest voor lagere snelheid, trajectcontrole, rotondes, profielversmalling met dubbele strepen. Is het nieuws van gisteren aanleiding om het beleid omtrent de N270 te heroverwegen en te kiezen voor oplossingen zoals in Limburg?

Antwoord: Nee. De keuze voor de aanpak van de problematiek N270 is op zorgvuldige, integrale wijze en in overleg met de omgeving en betrokken overheden tot stand gekomen.

Datum

7 mei 2019

Ons kenmerk

C2244446/4512150

8. Is het College nog steeds van plan het vrij liggende fietspad aan de N270 op te vervangen voor een ventweg voor landbouwverkeer? Is het College het met de GroenLinks-fractie eens dat het mengen van fietsers en landbouwverkeer de verkeersonveiligheid voor de fietsers zal vergroten?

Antwoord: Ja. Rondom de N270 is onvoldoende ruimte aanwezig om naast een parallelstructuur ook een vrijliggend (snel)fietspad te realiseren. We maken daarom de parallelwegen breder dan de richtlijnen voorschrijven en voorzien deze van suggestiestroken zodat fietsers extra ruimte hebben. Hiermee komen we tegemoet aan de wensen van de gemeente Deurne en de omgeving. Het ontwerp past binnen de landelijk geaccepteerde richtlijnen van het CROW voor duurzaam veilig ingerichte wegen. Zekerheidshalve hebben we ook een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. De resultaten van deze audit bevestigen het vorenstaande.

9. Hoe kijkt het College aan tegen een snelfietspad als alternatief voor een deel van de mensen dat er nu voor kiest om met de auto over de N270 te rijden?

Antwoord: De fietspotentie (potentiële toename van het aantal fietsers) op het fietspad langs de N270 rechtvaardigt geen investering in een snelfietsroute. Met het alternatief zoals omschreven in het antwoord op vraag 8 ontstaat een goed alternatief.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Datum

7 mei 2019

Ons kenmerk

C2244446/4512150