

# Inloopavond Provincialeweg – 14 februari 2019

De avond is in een goede sfeer verlopen. Vanuit de gemeente waren Liselot Meijer, Martin Rakké, Nico Koot, Bart Laarhoven en Edwin Boonstoppel aanwezig. Vanuit bureau Goudappel-Coffeng was Nicole Korsten aanwezig. Er zijn ongeveer 60 – 80 belangstellenden naar de avond toe gekomen. Op hoofdlijnen was er waardering voor de ontwerpen. De meeste vragen concentreerden zich op de situatie rond de kruising Provincialeweg-Schalkwijkseweg-Jhr. Ramweg en op het ontbreken van verkeersremmende maatregelen in de 30km-zone. Er zijn veel nuttige, bruikbare opmerkingen gemaakt. We bedanken alle inwoners voor hun inbreng. In onderstaande tabel staan alle opmerkingen, inclusief de manier waarop met de opmerkingen wordt omgegaan.

Nr.	Vraag / opmerking	Voorstel voor verwerking in Definitief Ontwerp
<b>Wegvak Lekdijk – Zuwedijk</b>		
1	Waarom is er voor deze oplossing gekozen en wordt de bestaande situatie niet gehandhaafd?	Het huidige fietspad is erg smal voor gebruik in 2 richtingen. In combinatie met het toenemend aantal snelle fietsers (bijv. speed pedelecs), de onduidelijke oversteeklocaties aan het begin en einde van het pad en de aanwezigheid van fietssuggestiestroken op de Lekdijk heeft dit geleid tot dit voorstel. Door de aanleg van fietssuggestiestroken, blijft er een voetpad over tussen Zuwedijk en Lekdijk. In combinatie met (toekomstige) wandelroutes in de uiterwaarden is dat een prettige bijkomstigheid.
2	Waarom wordt er niet voor gekozen om het bestaande fietspad te laten liggen voor de ene richting en aan de andere zijde een extra vrijliggend fietspad voor de andere richting naast de weg te leggen?	Hiervoor zijn een paar argumenten: 1. Op de Lekdijk zijn op dit moment ook al fietssuggestiestroken aanwezig. Het is altijd goed om zoveel mogelijk eenduidigheid in verkeersmaatregelen te houden. 2. Het bestaande vrijliggende fietspad loopt vlak langs de woning Provincialeweg 69; dit is best gevaarlijk voor fietsers die pas laat gezien worden door automobilisten die uit de Zuwedijk komen. Op de fietssuggestiestrook zijn fietsers beter zichtbaar voor andere weggebruikers. 3. Het is een kostbaar en langdurig traject om grond te verwerven en de dijkoprit te verbreden, inclusief een voorbelasting die ongelijkmatige zettingen tussen het oude en nieuwe grondlichaam (met schade aan weg of fietspad) profiel in de toekomst moet voorkomen.
3	Kan nabij de kruising met de Zuwedijk een stukje van de aanwezige haag worden verwijderd zodat het zicht vanaf de Zuwedijk in de richting van de Lekdijk verbeterd wordt?	Ja, dit nemen we mee in de verdere uitwerking van het project.
4	Kan de tussengeleider tussen Provincialeweg en Overeind bij de kruising met de Pothuizerweg verder worden verlengd zodat het kruisingsvlak kleiner wordt en de situatie veiliger?	Het Voorlopig Ontwerp voorziet al in een kleine verlenging, zodat het kruisingsvlak iets kleiner en overzichtelijker wordt. Een verdere verlenging lukt helaas niet omdat het vrachtverkeer van/naar Van Gorp en andere bestemmingen op de Pothuizerweg dan de bocht niet meer kan maken. We maken het kruisingsvlak zo klein als mogelijk is.
5	Wordt de bestaande bushalte verplaatst?	Er zijn geen plannen om de bushalte te verplaatsen. We zien nu ook geen noodzaak. De huidige plek zorgt ons inziens niet voor gevaarlijke situaties. Temeer omdat er vanaf 1 april geen lijndiensten maar taxi's gaan rijden via het U-flex concept waarover de inwoners onlangs zijn geïnformeerd. Hoewel het misschien geen ideale halteplek is, is de ligging toch ook weer niet ongunstig. Buspassagiers kunnen zo eenvoudig op het Overeind komen i.p.v. over grotere afstand over de Provincialeweg te moeten lopen.
<b>Wegvak Zuwedijk – Overeind 1</b>		
6	Waarom niet 6 versmallingen, maar 4 versmallingen en 2 attentievlakken?	We hebben deze vraag meerdere keren gekregen. Daarom hebben we er nog een keer goed naar gekeken en besloten om de twee attentievlakken een stukje op te schuiven. Hierdoor kunnen ze ook als versmalling worden uitgevoerd. Zo krijgen we dus 6 identieke maatregelen. We zullen de bewoners die in de directe omgeving van de 2 nieuwe plekken wonen, hierover persoonlijk informeren.
7	Kan er bij de 2 attentievlakken ook nog een versmalling worden gesuggereerd door groen, hekjes of palen?	Dit is niet meer aan de orde, zie reactie op punt 6.
8	Wordt bij elke versmalling verlichting aangebracht?	Ja, we gaan ervoor zorgen dat na uitvoering van het project bij elke versmalling een lichtmast staat.
9	Kunnen de versmallingen zó worden uitgevoerd dat voetgangers erachter langs kunnen lopen?	Dit lukt helaas niet, gezien enerzijds de beperkte breedte van het beschikbare profiel tussen de wetering en de voortuin en anderzijds de noodzakelijke breedte tussen de versmallingen voor landbouwverkeer. Voetgangers kunnen bijna altijd ergens tussen twee versmallingen via een brug oversteken naar het Overeind.
10	Kunnen de versmallingen zó worden uitgevoerd dat fietsers erachter langs kunnen fietsen?	Zie antwoord op vraag 8.
11	Kan er over de hele lengte bermbescherming worden aangebracht? Bermbeschermende maatregelen hebben ook nog eens een snelheidsremmend effect.	We gaan bij de verdere uitwerking van het project na wat haalbaar is. Bermbeschermende maatregelen zorgen voor hogere onderhoudskosten. Daarom is altijd weer een goede afweging noodzakelijk.
12	Reflectiepalen vervuilen snel door (met name) landbouwverkeer. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat deze toch schoon blijven?	De gemeente wast verkeersborden inderdaad slechts minimaal. In de praktijk regenen de gladde, reflecterende palen veelal snel weer schoon. We zullen bij de keuze voor het type, in overleg met leveranciers, hier rekening mee houden. Overigens is het niet verboden voor direct aanwonenden om in voorkomende gevallen deze palen even schoon te maken.
13	Er zullen altijd fietsers op de Provincialeweg blijven fietsen, bijvoorbeeld aanwonenden of hun bezoekers. Is daar in het ontwerp voldoende rekening mee gehouden?	Feitelijk zijn het Overeind en de Provincialeweg twee afzonderlijke wegen. Op elke weg mag worden gefietst. De (bekende) fietser kiest de route waar hij/zij zich het prettigst bij voelt. Door de aanwezigheid van meer en snelrijdend autoverkeer kiezen veel fietsers voor het Overeind. Snelle fietsers (racefietsers, speed-pedelecs) zullen vaker de Provincialeweg kiezen. Om de snelheid van het verkeer op de Provincialeweg te verminderen zijn maatregelen onderzocht. Hierbij is een afweging gemaakt in effectiviteit en kosten.  Het heeft overigens nadrukkelijk de voorkeur van de gemeente Houten om fietsers zoveel mogelijk op het Overeind te laten fietsen. Fietssuggestiestroken op de Provincialeweg leiden ertoe dat meer fietsers over de Provincialeweg gaan fietsen. Het Overeind is meer geschikt als veilige fietsroute. De grootste stroom fietsers is doorgaande fietser en geen omwonende; daarom kiezen we ervoor om voor de grootste stroom fietsers de gewenste route te optimaliseren en te faciliteren.  Met de maatregelen die we treffen gaat de snelheid op de Provincialeweg omlaag. Fietsen op de Provincialeweg wordt daarmee ook veiliger. Ook bewoners van de Provincialeweg hoeven in principe maar een klein stukje op de Provincialeweg te fietsen (tot aan de dichtstbijzijnde brug) en kunnen voor het grootste gedeelte gebruik maken van het Overeind.

	<b>Wegvak 30km-gebied</b>	
14	Op de tekening staat: bestaande 4 plateaus handhaven. Dit zijn echter helemaal geen plateaus en zorgen dus ook niet voor remming. Waarom zijn er geen verkeersremmende maatregelen opgenomen voor de 30km-zone? Juist daar zijn ze het allerhardst nodig. Bovendien blijkt de sociale aanpak nauwelijks effectief en zijn er dus juist hier fysieke maatregelen nodig.	Dit punt is duidelijk binnengekomen en krijgt de volle aandacht. We zullen nagaan wat er mogelijk is. Omdat verkeersdrempels als maatregel afvallen (vanwege trillingen en verwachte schade aan aanliggende gebouwen) en de afstand tussen inritten naar huiskavels klein is (waardoor versmallingen niet makkelijk in te passen zijn) is het zoeken naar passende en haalbare maatregelen. Ook de aanwezigheid van fietsers en voetgangers op dit wegvak staat versmallingen in de weg. De plaatsing van plantenbakken, zoals door bewoners genoemd, vinden we te gevaarlijk op een weg van deze omvang. Als een racefietser er tegenaan fietst en z'n nek breekt, zijn de gevolgen niet te overzien. We denken nu na over een combinatie van de volgende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een (extra) versmalling bij de oostelijke zonegrens, tussen de huisnummer 20 en 21;</li> <li>• Duidelijk (gekleurde) portalen bij de oostelijke en westelijke zonegrens;</li> <li>• Rode streetprint (klinkerprint in het asfalt) in de 4 aanwezige attentievakken. Die zorgt voor extra attentieverhoging.</li> </ul> We zullen de bewoners informeren over de definitieve vormgeving van de uiteindelijk te kiezen maatregelen.
15	Kan er aan de oostzijde, bij het begin van de 30km-zone, bij de brug naar het Overeind, net zo'n drempel worden aangelegd als bij de westzijde? Eventueel iets verschoven naar een plek waar geen huizen staan?	We hebben deze suggestie beoordeeld en besloten om dit niet toe te passen. We achten het risico op trillingsschade té groot.
16	Kan het bord "einde 30" aan weerszijden worden vervangen door een bord 50?	Het einde-30zone-bord blijft juridisch noodzakelijk. Maar we gaan ook zorgen voor duidelijke bebording over de maximum snelheid van 50 km/uur.
17	Er is een verzakking in de fietssuggestiestrook aanwezig ter hoogte van huisnummer 3. Wordt deze direct gerepareerd?	Dit gebeurt zeer binnenkort al, naar verwachting begin maart.
18	Kan de 30km-zone worden ingericht als fietsstraat waar de automobilist te gast is?	Een richting als fietsstraat (waarbij de auto te gast is) is niet in alle gevallen mogelijk. Het belangrijkste is dat de hoeveelheid fietsers duidelijk groter is dan de hoeveelheid auto's. Daarvan is in de situatie van de Provincialeweg geen sprake. Bovendien is de aanwezigheid van vracht- en landbouwverkeer in een fietsstraat zeer ongewenst. Het levert dan een schijnveiligheid op voor de fietsers en daarmee is uiteindelijk niemand gebaat.
	<b>Kruising Jhr. Ramweg – Schalkwijkseweg</b>	
19	Waarom is gekozen voor het nu gepresenteerde ontwerp (in de vorm van enkele beperkte aanpassingen) en wordt niet ingegaan op de eerder aangegeven wens van (nogal wat) bewoners om van de kruising een T-kruising te maken, waarbij de route Provincialeweg-Jhr. Ramweg de doorgaande weg is en de Schalkwijkse hierop haaks aansluit?	Hiervoor gelden de volgende argumenten: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hoewel veel omwonenden de kruising gevaarlijk noemen, gebeuren er in de praktijk nauwelijks ongelukken.</li> <li>2. Het is een algemeen verkeerskundig principe om de richting met het meeste verkeer de doorgaande weg te laten zijn. De hoofdstroom gaat hier over de route Provincialeweg-Schalkwijkseweg en niet via de Jhr. Ramweg. Verkeer wordt via deze route zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet geleid.</li> <li>3. Als gekozen wordt voor een T-kruising, zal in de directe nabijheid een uitrit moeten komen voor het begin van de parallelweg, de ontsluiting van het parkeerterrein van Pand Pannenkoek en de ontsluiting voor de brandweergarage.</li> <li>4. De kruising is 9 jaar geleden fors gereconstrueerd en technisch nog in orde. Van het bestuur is er daarom geen ruimte gegeven om nu alweer fors te investeren in deze plek, terwijl de investering van toen nog lang niet is afgeschreven. Investerings in infrastructuur voor heel de gemeente Houten worden ten opzichte van elkaar afgewogen. Een grotere investering hier betekent elders in de gemeente Houten iets niet doen.</li> </ol> De meningen over de vormgeving van deze kruising liepen tijdens de avond sterk uiteen. Daarom en omdat er tijdens de avond veel vragen waren over de verschillende opties voor deze kruising, zullen de voor- en nadelen van de drie opties [a] bestaande situatie handhaven, b) voorgestelde ontwerp uitvoeren en c) T-aansluiting realiseren] nog een keer goed op een rij worden gezet, waarna het college van B&W hierover een besluit zal nemen. Het besluit zal worden teruggekoppeld naar bewoners.
20	Wij vinden het nu voorliggende ontwerp slechter dan 'niets doen'. Dat betreft vooral fietsers die vanaf de Provincialeweg komen en naar Schalkwijk willen. Zij hebben geen rugdekking voor achteropkomend verkeer. Hoe kijkt u daar tegenaan?	Zie antwoord op vraag 19.
21	Het voetpad langs de Provincialeweg ter hoogte van de kruising lijkt nu te verdwijnen, ten gunste van de fietsdoorsteek. Kan het voetpad worden gehandhaafd?	We hebben op de avond gemerkt dat dit voetpad door veel mensen wordt gebruikt. Dit voetpad zal daarom in de nieuwe situatie worden gehandhaafd.
22	Kan de uitrit van Pand Pannenkoek als uitrit worden vormgegeven?	Ja, dat zullen we doen.
23	Is de verharding in de tussenberm tussen hoofdrijbaan en parallelweg ter hoogte van de brandweerkazerne nog wel nodig? Kan dit niet 'groen' worden ingevuld om het verhardingsvlak zo klein mogelijk te maken?	De aanwezige strook grasbetontegels is belangrijk voor zowel de aankomst van de brandweerlieden als de uitruk van de brandweerwagens. Deze strook zal dus worden gehandhaafd. Wel zullen we bij de uitvoering van het project de grasbetonverharding opnieuw inzaaien, in de hoop dat het dan een groenere aanblik krijgt.
24	Er staat een plateau getekend precies voor de entree naar garagebedrijf Gruters. Dat is toch niet handig?	Dat is geen plateau, maar het nu al aanwezige rode vlak op straat, ter plaatse van de huidige fietsoversteek.
25	Kan (een stuk van) de bestaande haag bij de brandweerkazerne worden verwijderd, zodat er meer overzicht op de kruising ontstaat, met name voor mensen die wegrijden bij Pand Pannenkoek?	We nemen dit verzoek mee bij de verdere uitwerking. Ook wij zijn van mening dat we er alles aan moeten doen om voor goed zicht te zorgen.
26	Kan deze bocht afgevlakt worden, zodat de auto's vanaf het spoor richting de Lekdijk niet zo ver hoeven om te halen, waardoor ze op de andere weghelft komen?	Dit zullen we niet doen. We proberen juist om het kruisingsvlak zo klein mogelijk te houden. Als iemand op de verkeerde weghelft terecht komt, betekent het dat de bestuurder te hard rijdt. Voor de fietsers maken we het wel comfortabeler door een doorsteek door de geleider te maken. Uit de videowaarneming is gebleken dat dit inderdaad soms voorkomt maar niet tot problemen leidt. Op de kruising wordt goed geanticipeerd.
	<b>Schalkwijkseweg</b>	
27	Er zijn twee drempels voorzien op de Schalkwijkseweg. Gaat dit goed t.a.v. trillingen in de ondergrond en aanwezige niet-onderheide huizen in de omgeving?	Deze twee drempels zullen nog één keer worden heroverwogen, ook in relatie tot de uiteindelijke vormgeving van de kruising (zie punt 18). Het besluit zal worden teruggekoppeld naar bewoners.
28	Kan op de parallelweg van de Schalkwijkseweg met bebording duidelijk worden gemaakt dat daar ook auto's mogen rijden? De huidige bebording geeft aan	We gaan aan de slag met duidelijker bebording voor dit stukje parallelweg.

	dat het om een fietspad gaat, maar het is ook ventweg voor de bereikbaarheid van enkele aanliggende woningen en percelen.	
	<b>Algemeen / overig</b>	
29	Het beste voor de veiligheid op de Provincialeweg is het als de hoeveelheid verkeer omlaag gaat. Zijn er mogelijkheden om vrachtverkeer van de Provincialeweg te weren?	Er zijn op het eiland in theorie twee alternatieven: de Kanaaldijk-Oost en de Lekdijk. Beide alternatieven zijn echter geen echte alternatieven, hetzij vanwege een nog slechtere ondergrond dan de Provincialeweg (kanaaldijk-oost), hetzij vanwege een te smal profiel, met nog smallere tunnel onder het spoor (Lekdijk). De Lekdijk heeft geen enkele restcapaciteit. Vanwege het ontbreken van alternatieven zijn er geen mogelijkheden om de hoeveelheid vrachtverkeer op de Provincialeweg te verlagen.
30	Hoe gaat het nu verder met het fietspad langs het spoor?	De voorbereidingen voor dit project zijn door het college van B&W voorlopig stilgezet, in afwachting van de vaststelling van het bestedingsplan Mobiliteit. In maart van dit jaar komt er meer duidelijkheid over de vraag of en zo ja, wanneer dit project een vervolg krijgt. Tijdens de avond hebben we op dit besluit zowel tevreden als teleurgestelde reacties gekregen.
31	Kan er meer gehandhaafd worden op de maximum snelheid, bij voorkeur met een flitspaal?	De gemeente heeft bij het Openbaar Ministerie gedaan wat ze kon om hier (en ook op enkele andere plekken in Houten) een flitspaal te krijgen. Het openbaar ministerie wil daaraan echter helaas niet meewerken.
32	Hoe ziet de vervolgplanning voor het project eruit?	We willen uiterlijk in april 2019 het definitief ontwerp laten vaststellen door het college van B&W. Vervolgens wordt het project technisch voorbereid en aanbesteed. Uitgangspunt is vooralsnog de uitvoering van de werkzaamheden in september – oktober 2019. We gaan nog na of dit, bijvoorbeeld vanwege de fruitoogst, ongewenst is. Eventueel wijken we uit naar het voorjaar van 2020.