

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Netwerkperspectief provinciale wegen 2040	TELEFOONNUMMER	+31652769473
DATUM	19-04-2022	E-MAILADRES	johan.wyma@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-245383062-19611	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Johan Wyma	TEAM	ET2
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGEN	1. Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 2. Achtergrondrapport scenario gezonde mobiliteit - def versie 17 december		

Gevraagd besluit:

1. Provinciale Staten stellen het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 vast, met daarin het afwegingskader snelheden op provinciale wegen en een geactualiseerde kaart wegcategorisering provinciale wegen.

Inleiding:

Hierbij bieden wij u het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 met daarin de geactualiseerde kaart wegcategorisering provinciale wegen (kaart 3 in de bijlagen van het netwerkperspectief) en het afwegingskader snelheden op provinciale wegen ter besluitvorming aan. Dit netwerkperspectief vervangt de eerdere beleidsuitwerking "Snelheidsregimes op provinciale wegen" zoals wij dat op 24 januari 2017 hebben vastgesteld. In ons coalitieakkoord "Nieuwe energie voor Utrecht" (Coalitieakkoord 2019-2023) hebben we dit nieuwe integrale afwegingskader voor de maximumsnelheid op provinciale wegen aangekondigd. Daarnaast heeft u op 15 december 2021 via de Actualiteitenmotie 119a, Aanpassingen N401 Kruispunt Spengen – Kockengen, opgeroepen om in het netwerkperspectief een plan op te nemen om de veiligheid op oversteekplaatsen te verbeteren.

Het netwerkperspectief draagt bij aan gezonde mobiliteit door de leefbaarheid voor mensen en dieren langs provinciale wegen, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en de bereikbaarheid beter met elkaar in balans te brengen met een **doelmatige** en **geloofwaardige** maximumsnelheid op provinciale trajecten.

Nadat u een besluit over het netwerkperspectief heeft genomen, gaan wij in de periode 2023-2040:

1. De strikte koppeling tussen een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op enkele plaatsen loslaten;
2. Op provinciale wegen ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer de maximumsnelheid verlagen naar 60 km/uur;
3. De maximumsnelheid op alle parallelwegen langs provinciale wegen terugbrengen naar 30 km/uur.

De implementatie van het netwerkperspectief volgt de planning van de trajectaanpak, en daarmee die van het onderhoud aan onze wegen. Via monitoring en evaluatie wordt inzichtelijk gemaakt wat de werkelijke effecten zijn van het beleid en kan het beleid worden bijgesteld.

Juridische en andere relevante kaders:

De bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994);

De bepalingen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990);

De bepalingen in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW).

Het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 is een beleidsstuk. Voor de daadwerkelijke uitvoering van de voorgestelde maatregelen zullen naar alle waarschijnlijkheid verschillende verkeersbesluiten genomen moeten worden. Verkeersbesluiten zijn vatbaar voor bezwaar en beroep.

Argumentatie:

1. Provinciale Staten stellen het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 en afwegingskader snelheden op provinciale wegen vast.
 - Gegeven de bestuurlijke zwaarte van dit onderwerp vinden wij het passend, ondanks onze bevoegdheid daartoe, dat uw Staten het besluit nemen over het netwerkperspectief.
 - We hebben in beeld gebracht waar de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn. Uit ons onderzoek blijkt dat een snelheidsverlaging op alle provinciale wegen geen kosten en baten effectieve oplossing is. Zo'n scenario ondermijnt de wegenhiërarchie. Daardoor ontstaat ongewenste verschuiving van verkeer naar gemeentelijke wegen en wordt het probleem verplaatst. Per saldo levert dat meer hinder voor aanwonenden en verkeersonveiligheid op. We hebben daarom gekozen voor een aantal trajecten waar een snelheidsverlaging bijdraagt aan het oplossen van knelpunten.
 - Volgens de richtlijnen is een parallelweg een erftoegangsweg. Volgens deze richtlijnen hoort daar een maximumsnelheid van 60 km/uur bij. Wij vinden deze snelheid, gezien het gebruik van de parallelweg, niet passend voor een parallelweg:
 - Op parallelwegen rijden zowel landbouwverkeer als fietsverkeer, beiden met een lage snelheid.
 - De parallelweg heeft een functie als 'first of last mile' van een auto rit en geen functie voor doorgaand verkeer.
 - De verhouding tussen de snelheid op de hoofdrijbaan en parallelweg zitten te dicht bij elkaar, met name als op de hoofdrijbaan een limiet van 60 km/uur geldt.
 - De meeste parallelwegen zijn te smal en daarmee niet veilig met 60 te berijden.
 - We proberen solitaire oversteekplaatsen zoveel mogelijk te beperken en samen te voegen met geregelde kruispunten. Daar waar dat niet mogelijk is, verlagen we de maximumsnelheid bij een oversteek lokaal naar 60 km/uur.
 - Dit netwerkperspectief vervangt de eerdere beleidsuitwerking "Snelheidsregimes op provinciale wegen", door ons vastgesteld op 24 januari 2017, die uitging van het principe '80km, tenzij'.
2. Provinciale Staten stellen de geactualiseerde categoriseringskaart provinciale wegen vast.
 - De kaart met wegcategorieën volgens duurzaam veilig is een onderdeel van het mobiliteitsprogramma, zoals u eerder heeft vastgesteld. De kaart bleek niet meer accuraat. Dit komt door wijzigingen in het provinciale areaal: De N198 door Harmelen en de N418 ten noorden van Veenendaal zijn overgedragen. Daarom staan deze wegen niet meer gecategoriseerd op de kaart. Daar staat tegenover dat op de kaart de N484 is verlengd tot de komgrens van Leerdam. Bij de N201 nabij Uithoorn was de omlegging nog niet op de kaart verwerkt. Daarnaast hebben we de status van de N198 en N228 als respectievelijk erftoegangsweg met knelpunt intensiteit en gebiedsontsluitingsweg met knelpunt inrichting gecorrigeerd. Op de vorige versie van de kaart was dit niet correct weergegeven. Met deze wijzigingen, die passen binnen het bestaande beleid, is de kaart weer actueel.

Doelen en brede welvaart indicatoren:

Uit onze berekeningen blijkt dat een doelmatige en voor de weggebruiker geloofwaardige snelheidsverlaging op enkele provinciale trajecten zorgt voor:

- Minder geluidsoverlast voor aanwonenden;
- Minder uitstoot van CO₂;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Een verbetering van de oversteekbaarheid voor fauna en fietsers;
- Minder ritten die met de auto worden gemaakt.

Daar staat tegenover dat:

- Voor een geloofwaardige inrichting tot GOW60-wegen een forse investering moet worden gedaan;
- De exploitatiekosten van het openbaar vervoer bij een lagere snelheid en een gelijkblijvend OV-aanbod toenemen;
- Zonder aanvullende maatregelen de veiligheid in het algemeen verslechtert, omdat de aanrijdtijd van hulpdiensten iets langer wordt;
- Met name het zakelijk verkeer meer kosten heeft als gevolg van langere reistijd;
- De economische positie van de provincie iets verslechtert.

Wij vinden het belangrijk dat de weginrichting is afgestemd op het gebruik van de weg. We kunnen daarbij niet volstaan met "een bordje 60". We moeten de weg ingrijpend aanpassen om de lagere snelheid af te dwingen. Tegelijk moeten de wegen nog steeds grote hoeveelheden (vracht)verkeer veilig kunnen verwerken. We gaan daarvoor de wegcategorie GOW60 introduceren. Dit type bestaat volgens de richtlijnen voor weginrichting nog niet. We gaan tijdens de implementatie van het netwerkperspectief in samenspraak met de makers van de richtlijnen een ontwerp voor de GOW60-weg ontwikkelen.

Wij zetten in op goede doorstroming en hoge kwaliteit van het openbaar vervoer. Dit moet leiden tot tevreden reizigers en een efficiënt systeem, wat leidt tot lagere kosten voor de provincie. We vragen aan de gemeenten dan ook vooral ruimte te blijven geven aan het OV. We hebben hierin een voorbeeldfunctie. Het verlagen van de maximumsnelheid heeft gevolgen voor de exploitatie van het OV, voor zover het gebruik maakt van provinciale wegen waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd. Met name op de langere trajecten neemt de rijtijd per busrij toe. Dit leidt tot extra exploitatiekosten, omdat er meer dienstregeling uren moeten worden betaald om dezelfde dienstregeling aan te kunnen bieden. Al met al staat de snelheidsverlaging op gespannen voet met onze ambitie om het OV op de middellange afstand te versterken (Omgevingsvisie provincie Utrecht). Met name op de N237, N225 en N415 zullen we moeten kijken hoe we de kwaliteit van het OV in stand kunnen houden.

De bovenstaande indicatoren zijn vertaald naar geld. Het doel hiervan is zaken vergelijkbaar te maken en u te helpen bij uw afwegingen door de primaire effecten, de kosten en neveneffecten in beeld te brengen.

- De kosten: dit zijn de vereiste investeringen om het scenario te realiseren, inclusief de weerslag op de exploitatie van het openbaar vervoer.
- De primaire effecten: dit zijn de effecten van het scenario op de leefbaarheid en verkeersveiligheid
- De secundaire effecten of neveneffecten: dit zijn de effecten van het scenario op de bereikbaarheid en economie.

Op de volgende pagina staat een tabel met een overzicht van de effecten en kosten, waarbij we opmerken dat dit een verkenning van kosten en baten betreft. De bedragen in de tabel (in € mln.) zijn in contante waarden gepresenteerd. Dit betekent dat het geen jaarlijkse effecten zijn, maar dat het de (verdisconteerde) optelsom van de welvaartseffecten over de zichtperiode van de verkennende analyse betreft. Dit betreft de periode 2021-2039. De primaire effecten zijn in balans met de minimale kosten waardoor er in de basis een maatschappelijk positief resultaat is. De benodigde investeringen zullen voor realisatie in meer detail worden afgewogen tegen de verwachte effecten. De secundaire effecten zijn bijzonder hoog. Dit komt omdat dit scenario een effect heeft op de gehele provincie. Kort gesteld; heel veel mensen gaan een klein beetje langer doen over hun reis. Ondanks dat dit voor het totaal om grote effecten gaat vinden wij het belang hiervan minder groot dan van de primaire effecten.

Bij de berekeningen hebben wij de richtlijnen voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse gevolgd. Voor detailinformatie over de achterliggende aannames en berekeningen verwijzen we naar het rapport "Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040, Achtergrondrapport scenario gezonde mobiliteit" van 17 december 2021, dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. Achter iedere post staat vermeld op welke pagina's in het rapport de toelichting hierop te vinden is, tussen haakjes staat een verwijzing naar de pagina's met de inhoudelijke uitwerking van een thema.

	Effecten scenario gezonde mobiliteit (in mln. euro)	Toelichting in rapport op paginanummer
Kosten: Wat moet de provincie uitgeven?	-174 à -81	
Investeringskosten	-114 à -26	78 (8)
Kosten beheer- en onderhoud	-5 à -1	79
Exploitatiesaldo bus	-54	79 (68)
Exploitatiesaldo trein	-/0	79 (71)
Primaire effecten: Effecten op leefbaarheid en veiligheid	82	
CO2-emissies	26	76 (38)
Luchtkwaliteit emissies	5	77 (31)
Geluid	10	77 (18)
Verkeersveiligheid	42	77 (42)
Oversteekbaarheid fiets	0/+	78 (56)
Oversteekbaarheid fauna	0/+	78 (58)
Secundaire effecten: Effecten op bereikbaarheid en economie	-611	
Reistijd OV-gebruikers	-27	79 (15, 64)
Reistijd woon-werk verkeer	-99	80 (12-16)
Reistijd zakelijk verkeer	-46	80 (12-16)
Reistijd overig verkeer	-310	80 (12-16)
Reistijd vrachtverkeer	-121	80 (12-16)
Betrouwbaarheid auto- en vrachtverkeer (vertraging door file)	-5	80 (12-16)
Variabele ritkosten auto- en vrachtverkeer (inclusief accijnzen)	78	81 (12-16)
Reistijd fietsers	0	81 (15)
Effecten op economie en werkgelegenheid	-80	81

Landbouwverkeer:

Het landbouwverkeer neemt een lastige positie in op het provinciaal netwerk van (parallel)wegen. Binnen het netwerkperspectief hebben we het huidige beleid tegen het licht gehouden. Een generieke uitspraak doen over de plek van het landbouwverkeer blijkt op dit moment niet mogelijk. Per locatie moet worden bekeken wat een passende oplossing is. We gaan een Nota Parallelwegen en Landbouwverkeer opstellen. Dit wordt een uitwerking van dit Netwerkperspectief en zal de huidige Nota Parallelwegen en de Landbouwladder vervangen.

Participatie:

We hebben zowel een intern als een extern participatietraject opgezet. Tijdens interne expertsessies konden collega's van andere vakgebieden hun expertise inbrengen. Vertegenwoordigers van gemeenten (ambtelijk), een breed scala aan belangenorganisaties, hulpdiensten en aanwonenden zijn uitgenodigd om mee te praten en mee te denken tijdens externe expertsessies. Deze expertsessies zijn gehouden bij de start en/of afronding van een onderzoeksfase.

Wij hebben u via informatiesessies voor de commissie geïnformeerd over de tussenresultaten van het onderzoek. Gemeentelijke bestuurders zijn in het Utrechtse Verkeer en Vervoerbestuur (UVVB) bij aanvang geïnformeerd over dit project. In mei volgt nog een informatieve presentatie voor de leden van het UVVB.

Financiële consequenties:

Omdat dit een implementatie over vele jaren, tot aan 2040, betreft en de maatregelen per traject nog niet inzichtelijk zijn, is het niet mogelijk om vooraf een volledige inschatting te geven van de kosten. De bedragen in bovenstaande tabel zijn een hele ruwe schatting van de mogelijke totale kosten tot 2040. Forse investeringen in infrastructuur zijn nodig om de snelheidslimieten geloofwaardig te maken. In het onderliggende scenario-onderzoek is een hele grove inschatting van de kosten voor herinrichting van betreffende wegen gemaakt. In de maximale variant worden lange rechtstanden vermeden. De desbetreffende wegen krijgen als gevolg hiervan en ten opzichte van de huidige situatie, een wat meanderend profiel. In de minimale variant is er sprake van een reeks aan kleine maatregelen zoals een optische wegversmalling. Dit resulteert in een bandbreedte van investeringen die ligt tussen de €28 miljoen voor de meest sobere variant en €128 miljoen voor de maximale variant. Vooralsnog is het uitgangspunt de bekostiging te laten plaatsvinden binnen de huidige budgettaire kaders van het programma Mobiliteit. Mogelijk extra benodigde middelen worden aan u voorgelegd via begrotingswijzigingen.

Als we de trajectstudie voor een traject hebben afgerond, zullen we in een investeringsvoorstel inzichtelijk maken wat de kosten zijn van de maatregelen die getroffen moeten worden om de snelheidslimiet geloofwaardig te maken. We leggen alle voorstellen via de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit (MIPM) aan u voor.

De extra exploitatiekosten voor het openbaar vervoer zijn becijferd op circa €1,3 miljoen per jaar. Over hoe hiermee om te gaan zal voorafgaand aan de implementatie van een snelheidsverlaging welke een effect heeft op het openbaar vervoer, een besluit worden genomen. Ook deze kosten stijgen dus stapsgewijs met de implementatie van het Netwerkperspectief richting 2040.

Vervolg:

Wij hebben een persbericht over de vaststelling van het netwerkperspectief gepubliceerd.

Bij de implementatie van het netwerkperspectief volgen we de planning van de trajectaanpak, en daarmee die van het onderhoud aan onze wegen. Dit doen we om kapitaalvernietiging te voorkomen, omdat een andere maximumsnelheid niet slechts het plaatsen van een bord is. Vrijwel altijd moeten we ook de infrastructuur aanpassen. Het streven is om het Netwerkperspectief in 2040 geïmplementeerd te hebben.

Trajecten waarmee we vanaf 2023 starten zijn:

- N224 Traject 33, vanaf Zeist tot de N227
- N225 Traject 42, vanaf Rhenen tot Gelderland
- N415 Traject 104, van de N221 tot Hilversum

Zoals hierboven al is toegelicht, is het netwerkperspectief geen verkeersbesluit in de zin van de Wegenverkeerswet. Bij de implementatie van het netwerkperspectief moeten we de wettelijke procedure voor het nemen van een verkeersbesluit doorlopen en kunnen belanghebbenden bezwaar maken tegen het voornemen om de snelheidslimiet aan te passen.

Via monitoring en evaluatie gaan we inzichtelijk maken wat de werkelijke effecten zijn van het beleid. Op basis van dat inzicht kan het beleid worden bijgesteld.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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

Ontwerp-besluit

Besluit op 29-06-2022 tot vaststelling van Netwerkperspectief provinciale wegen 2040.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 29-06-2022.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 19-04-2022
met nummer UTSP-245383062-19611,
van afdeling MOB, team ET2.

Overwegende dat:

- De provincie ernaar streeft de leefbaarheid voor mensen en dieren langs provinciale wegen, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en de bereikbaarheid beter met elkaar in balans te brengen;
- Verlaging van de maximumsnelheid kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Een maximumsnelheid van 60 km/uur geen passende snelheid voor parallelwegen is;
- De oversteekpunten voor fietsers en voetgangers buiten de bebouwde kom gevaarlijk kunnen zijn;
- Het areaal van provinciale wegen in de afgelopen jaren is gewijzigd.

Besluit:

Provinciale Staten stellen het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 vast, met daarin de het afwegingskader snelheden op provinciale wegen en een geactualiseerde kaart wegcategorisering provinciale wegen.

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Griffier,
mr. C.A. Peters