

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Motie 61, op zoek naar de juiste snelheid voor de N199 Bunschoterstraat	TELEFOONNUMMER	06 511 558 54
		E-MAILADRES	pieter.arends@provincie-utrecht.nl
DATUM	04-07-2023	DOMEIN/OPGAVE	MOB
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1815139972-13	TEAM	ET2
VAN	Pieter Arends	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGEN	Geen		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Op 29 juni 2022 heeft u het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 vastgesteld en motie 61 Op zoek naar de juiste snelheid voor de Bunschoterstraat aangenomen. U vraagt daarin om een heroverweging van de maximum snelheid op de N199 in Amersfoort. Hierbij berichten wij u dat, na overleg met een bewonersgroep en de gemeente Amersfoort, de heroverweging heeft plaatsgevonden en we daarbij, net als in het netwerkperspectief, op 80 km/u uit komen. Verderop vindt u hier een verdere toelichting op.

De motie roept het College op om de resultaten ter besluitvorming aan u voor te leggen. Aangezien de uitkomsten uw eerdere besluit bekrachtigen, is er voor gekozen om u te informeren. Via het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) krijgt u later de investeringen uit de trajectaanpak voorgelegd.

Inleiding:

Op 29 juni 2022 stelde u het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 vast, waarbij u ook motie 61 Op zoek naar de juiste snelheid voor de Bunschoterstraat aannam om de maximum snelheid voor de N199 in Amersfoort te heroverwegen.

De motie luidt: "Nog voor het geplande onderhoud in 2023 en 2024 in overleg treden met alle stakeholders, om van daaruit te komen tot een bekrachtiging van het in het Netwerkperspectief vastgestelde snelheidsregime, danwel een bijgesteld snelheidsregime, danwel een alternatieve invulling van de wensen en eisen, en het resultaat ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten."

Voor de N199 is het groot onderhoud op dit moment gepland in 2026. De trajectstudie loopt en is gericht op realisatie in dat jaar. Voor de voortgang van de trajectstudie is het van groot belang om de vragen uit de motie in te vullen en er een besluit over te nemen, zodat we de betreffende snelheid als uitgangspunt voor de verdere trajectstudie kunnen nemen.

De heroverweging heeft ondertussen plaats gevonden. Daarbij is met een bewonersgroep en de gemeente Amersfoort op ambtelijk niveau een gesprek gevoerd om de argumentatie voor het verlagen van de maximum snelheid van hen uitgelegd te krijgen. Op basis van het afwegingskader uit het netwerkperspectief is vervolgens voor de verschillende punten uit het afwegingskader bekeken in hoeverre 80 of 60 km/u het meest logisch is.

De heroverwerking in het kort:

De gedachte dat een lagere snelheid op de N199 (Bunschoterstraat) in Amersfoort beter is voor de leefbaarheid van de omwonenden is te begrijpen. Of dit in de praktijk zo uitpakt, is nog maar de vraag, omdat de snelheid via de weginrichting niet afdwingbaar is en andere maatregelen soms effectiever zijn. De komende twee jaar wordt er een evaluatie uitgevoerd van de effecten op de pilottrajecten N415, N225 en N224. Daarna weten we meer over deze effecten en kunnen we daarop eventueel anticiperen.

Een flink aantal criteria pleit voor 80 km/u op de N199. Cruciaal is met name het criterium over een geloofwaardige inrichting. Die is op de Bunschoterstraat niet te realiseren en daarmee is de verwachting dat een maximum snelheid van 60 km/u niet leidt tot een significante verlaging van de gemiddelde daadwerkelijk gereden snelheid. Daarnaast is een snelheidsverlaging ook niet doelmatig voor het verbeteren van de leefbaarheid; andere maatregelen (bijvoorbeeld geluid reducerende) zijn (kosten)effectiever. Dat, ondersteunt door een aantal andere criteria die 80 km/u logischer maken, zorgt ervoor dat ook na de via de motie gevraagde heroverweging een snelheid van 80km/u de juiste snelheid is voor de Bunschoterstraat.

Om te kijken of een maximum snelheid van 60 km/u op gebiedsontsluitingswegen in de provincie Utrecht tot een succes te maken is, is het verstandig dit vooralsnog eerst in te voeren op wegen waar het meer logisch is op basis van het in Provinciale Staten vastgestelde afwegingskader bij het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040. Deze trajecten zijn op dit moment in voorbereiding of uitvoering en de evaluatie loopt.

In de lopende trajectstudie voor de N199 hebben we zeker aandacht voor leefbaarheid door op basis van een akoestisch onderzoek te kijken naar geluidsmaatregelen. Het nemen van geluidsmaatregelen heeft meer effect dan het verlagen van de maximum snelheid. Ook verkennen we andere maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Mocht dat leiden tot kansrijke maatregelen, dan realiseren we die via de trajectaanpak.

Beoordeling aspecten uit het afwegingskader:

In het netwerkperspectief is een afwegingskader opgesteld om een afweging te maken voor wat betreft de te hanteren maximum snelheid. Zie hiervoor hoofdstuk 4 van het netwerkperspectief. In deze paragraaf is op de diverse aspecten uit hoofdstuk 4 aangegeven in hoeverre per criterium 80 of 60 km/u logisch is.

1. Categorie volgens het netwerkperspectief

Vanuit het netwerkperspectief zijn de volgende categorieën beschikbaar:

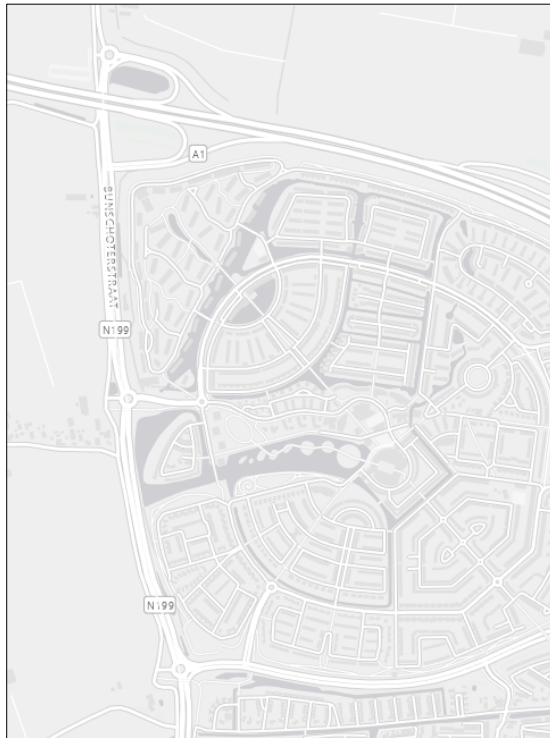
Categorie 1 → vlot (zonder opstopping) en veilig verbinden / ontsluiten naar hoofdwegen. Doorstroming is goed, kruispunten (rotonde, VRI)

Categorie 2 → veilig en vlot verbinden naar 'Categorie 1' weg

Categorie 3 → veilig lokaal verbinden van kernen met elkaar / provinciaal wegennet

De N199 verbindt op een vlotte en veilige manier Amersfoort (onder andere Hoogland, Nieuwland en Vathorst) en Bunschoten onderling en met de A1. In de toekomst ook Vathorst Bovenduist. Het is in de provinciale categorisering een categorie 1-weg. In het netwerkperspectief staat hierover: "De type 1-wegen zijn de belangrijkste wegen van het provinciale wegennet. Deze hebben als doel het verkeer zo vlot en veilig mogelijk naar en van het HWN af te wikkelen en zijn daarmee een belangrijke schakel tussen woon- en werkgebieden en het HWN." Daarmee is het vanuit dit aspect niet logisch om op een dergelijke weg een maximum snelheid van 60 km/u te hanteren.

2. Leefbaarheidsknelpunten (geluidhinder, natuur, ecologie)



Legenda

Eindscore Leefbaarheid

Eindscore thema Leefbaarheid

— $\geq 1,71$ (top 1-42; 1,4%)

— 1,21 t/m 1,7 (top 43-268; 7,4%)

— 0,5 t/m 1,2 (top 269-1631; 44,4%)

— 0,0 t/m 0,49 (top 1632-3067; 46,8%)

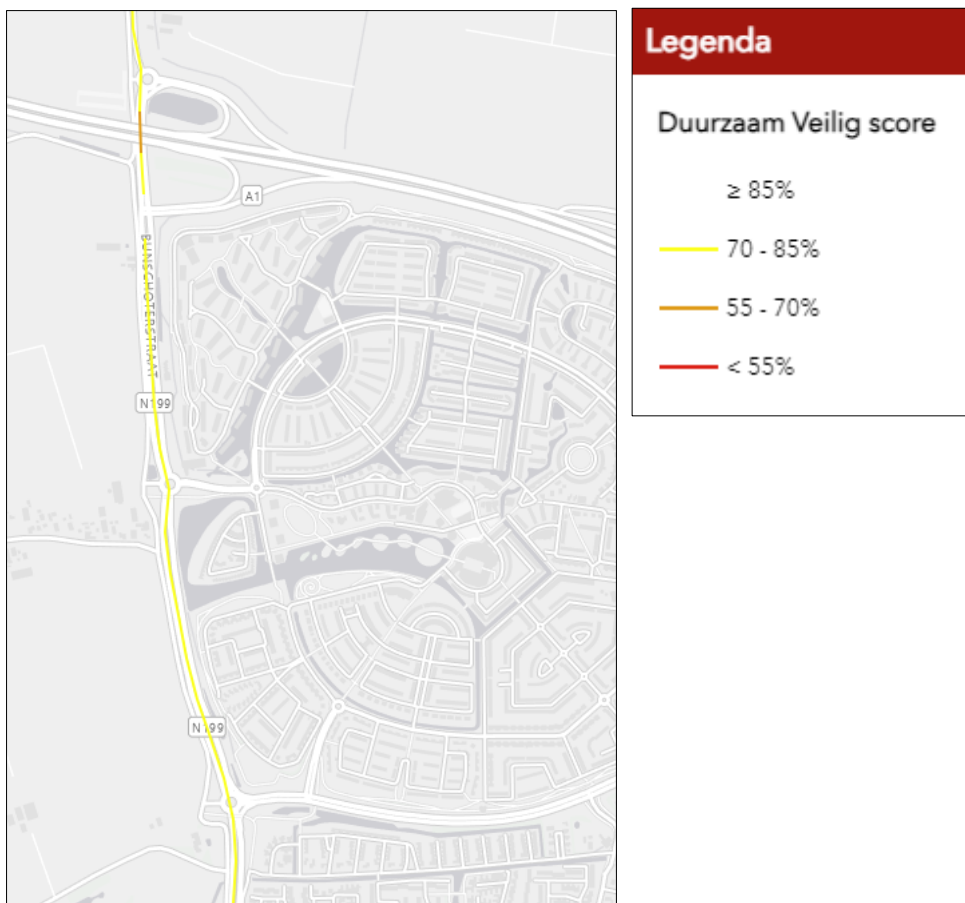
De N199 komt hierin naar voren als een 'witte' weg. Dit wil zeggen dat de leefbaarheid (thema's geluid, lucht, natuur en ecologie) in totaliteit relatief goed scoort.

Omwonenden van de N199 hebben aangegeven dat zij vooral een snelheidsverlaging willen om de leefbaarheid te verbeteren. Voor hen is er overlast door geluid en luchtkwaliteit/fijnstof. Ook hebben zij aangegeven dat naar hun idee leefbaarheid niet op de juiste wijze is afgewogen in het netwerkperspectief. Op die manier is volgens hen leefbaarheid nabij steden onterecht geen probleem. Het is begrijpelijk dat omwonenden leefbaarheidsknelpunten ervaren voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit. Specifiek vanuit dit criterium in het afwegingskader is 60 km/u inderdaad te overwegen op provinciale wegen. Op dit traject rechtvaardigt de problematiek deze aanpassing echter niet.

Een lagere maximum snelheid op de N199 moet dan vooral leiden tot een verbetering van de leefbaarheid. Voorwaarde in het netwerkperspectief is dat de lagere maximumsnelheid een doelmatige oplossing moet zijn. Vooral vanwege een geloofwaardige inrichting (zie verderop) is het niet aannemelijk dat de gemiddelde snelheid significant naar beneden gaat. Ook al onderkennen we dat de N199 een effect heeft op de leefbaarheid, een snelheidsverlaging is geen doelmatige oplossing. Wat betreft geluid is het doelmatiger om specifieke geluidsmaatregelen te nemen. Wat betreft luchtkwaliteit zijn de verschillen tussen 80 en 60 km/u verwaarloosbaar.

In de trajectstudie voeren we een akoestisch onderzoek uit en waar dit aanleiding geeft voor het nemen van geluid reducerende maatregelen nemen we die op in de investeringsbeslissing. Dit bespreken we in het najaar ook met de omgeving. Overigens is er voor een groot deel langs de N199 al een geluidswal ter hoogte van Hoogland en Nieuwland. Specifieke aandacht vraagt een deel van Hoogland waar redelijk dicht langs de weg woningen staan terwijl daar een geluidswal ontbreekt.

3. Verkeersveiligheidsknelpunten (obstakelvrije afstanden, uitritten op GOW)



De duurzaam veilig score geeft aan hoe de weg scoort op diverse thema's als ongevallen, wegindeling, obstakelvrije zone en dergelijke. Over het algemeen scoort de N199 hier geel, ofwel 70-85%. De aard van de weg, een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u en hoge intensiteiten, past hier in zijn geheel bij. De weg is langgerekt, heeft 2x2 rijstroken vanwege de intensiteiten op deze weg en is ingericht volgens de richtlijnen van duurzaam veilig en de CROW-richtlijnen.

Qua verkeersveiligheid zijn weg en functie met elkaar in evenwicht.

4. Hiërarchie van wegen

De N199 is zoals aangegeven een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u. De aansluitende wegen, Zeldertsepoort en Rondweg Noord, vormen de verbinding met de N199 richting de snelweg. De gemeente Amersfoort heeft plannen om de maximum snelheid op meer gemeentelijke wegen terug te brengen naar 30 km/u en mogelijk een aantal 70 km/u-wegen naar 50 km/u. Voor de aansluitende wegen in het netwerk geldt:

- Zeldertsepoort is nu 50 km/u, deze snelheid gaat mogelijk naar 30 km/u;
- Rondweg Noord is nu 70 km/u, deze snelheid gaat mogelijk naar 50 km/u. De Rondweg Noord is een ontsluitingsweg voor Amersfoort die zowel aansluit op de N199, als op de A1, als naar Vathorst.

In de huidige situatie is het voor de hiërarchie van het wegennet niet logisch om de N199 een lagere snelheid te geven dan de Rondweg Noord. Mocht in de toekomst de maximum snelheid op de Rondweg Noord en op de nieuwe verbindingsweg naar Amersfoort Bovenduist 50 km/u worden, dan is dat vanuit de hiërarchie geen aanleiding om de maximum snelheid op de N199 te verlagen naar 60 km/u.

Vanuit de bewoners is ingebracht dat een overgang van 80 naar 30 km/u, bijvoorbeeld bij Zeldertsepoort en Van Boetzelaerlaan, ongewenst is. Dit geldt echter alleen als hier sprake van is op dezelfde weg. In dit geval betreft het zijwegen en is het vanuit de richtlijnen geen probleem om direct aan te sluiten op de N199. Verkeerslichten of een rotonde vormen een prima overgang van 80 km/u naar zowel 70, 50 als 30 km/u.

Ook gaven bewoners aan dat vanwege mogelijke aanpassingen van de maximum snelheid op gemeentelijke wegen zij zich ook voor kunnen stellen dat de N199 70 of 50 km/u wordt. In het netwerkperspectief is vanwege eenduidigheid in snelheidsregimes op het provinciale netwerk ingezet op alleen 80 of 60 km/u op provinciale wegen buiten de bebouwde kom.

5. *Openbaar vervoer*

Vanwege de bouw van woningen in Vathorst Bovenduist én de visie op het openbaar vervoer 2040 en verder, wordt het openbaar vervoer in de toekomst versterkt. De huidige buslijnen en -frequentie zal dus in de toekomst worden vergroot en uitgebreid. De N199 is een van de corridors waar het concept 'U-liner' gaat rijden. De N199 is daarmee een belangrijke OV-schakel voor de volgende busverbindingen:

- Bunschoten/Spakenburg – Amersfoort CS v.v. (aansluitend op bus en trein);
- Toekomstige U-liner verbinding Bunschoten/Spakenburg – Amersfoort – USP v.v. Dit is verwoord in door Gedeputeerde Staten vastgesteld document 'OV-Netwerkperspectief 2025-2035'.
- Toekomstige ontsluiting Bovenduist – Amersfoort CS v.v.

Er is een snelle berekening gemaakt om erachter te komen wat de extra kosten voor het OV zijn op het traject N199 als er wordt afgewaardeerd van 80 km/u naar 60 km/u. Dat is gedaan in twee delen: Maatweg-Rondweg Noord (lijnen 2, 3, 76 en 202) en Rondweg Noord-Bunschoten Spakenburg (lijn 76). Totaal 5,4 kilometer. De effecten worden ingeschat op directe kosten in de zin van hogere kosten en lagere reizigersopbrengsten van ongeveer €237.000 per jaar. Dit zijn 'aantoonbare verliezen'. Daarnaast is er ook sprake van beleving van reistijdverlies, al is dat minder hard te kwantificeren. Door deze beleving neemt het aantal reizigers vermoedelijk nog wat verder af, wat nog eens neerkomt op ongeveer €208.000 aan lagere reizigersopbrengsten. Invoering van 60 km/u staat daarmee op gespannen voet met de OV-kwaliteit. Zoals gezegd, de reistijd neemt toe, het comfort wordt minder door snelheid remmende maatregelen en de exploitatiekosten nemen toe. Vanuit OV-perspectief is het daarmee logisch de huidige maximum snelheid van 80 km/u te handhaven om het OV concurrerend en aantrekkelijk te houden.

6. *Geloofwaardigheid snelheid*

Het uitgangspunt van het netwerkperspectief is dat een snelheidslimiet van 60 km/u geloofwaardig moet zijn. In het netwerkperspectief staat hierover: "Ruimtelijke elementen die de verlaagde snelheid geloofwaardig maken of op een natuurlijke manier afdwingen zijn:

1. objecten langs de weg: bomenrijen, struiken en woningen;
2. toeristische attracties en bijzondere bestemmingen langs de weg;
3. subjectieve (on)veiligheid door in- en uitritten, parkeren en overstekende bezoekers;
4. een bochtig verloop van de weg;
5. een (visueel) versmald wegprofiel;
6. korte zichtlijnen."

Van geen van deze zes elementen is sprake bij de N199. Sterker nog, doordat de N199 2x2 rijstroken heeft, is juist sprake van het tegenovergestelde van punt 5. Dit maakt dat een snelheid van 60 km/u niet geloofwaardig in te richten is. De noodzakelijke rijbaanbreedten vanwege de intensiteiten (inclusief een behoorlijk aandeel vrachtverkeer) leiden tot een verwachtingspatroon bij weggebruikers waar geen snelheid van 60 km/u bij past. De verwachting is dan ook dat automobilisten gemiddeld ruim boven die snelheid rijden en er daarmee maar beperkt effect is van een snelheidsverlaging. Verbetering van de leefbaarheid, het belangrijkste punt vanuit de omwonenden, is dan ook niet of beperkt aan de orde. Tot slot is een geloofwaardige inrichting ook van belang bij handhaving.

7. *Geloofwaardigheid goederenvervoer*

De N199 is een belangrijke verbinding tussen Amersfoort en Bunschoten en de A1 voor het goederenvervoer. Deze weg is ook onderdeel van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. De intensiteit en de hoeveelheid vrachtverkeer zorgt ervoor dat het logisch is dat de N199 een weg is met een maximum snelheid van 80 km/u. Wordt deze snelheid verlaagd, kan het vrachtverkeer mogelijk voor andere routes gaan kiezen en dat is ongewenst.

8. *Nood- en hulpdiensten*

De N199 vormt een verbinding tussen de A1, Bunschoten en een aantal Amersfoortse wijken met het Meander Medisch Centrum en is ook een belangrijke route voor de overige nood- en hulpdiensten. Het verlagen van de maximum snelheid op de N199 zorgt voor het verlengen van de aanrijtijden en zet daarmee de hulpverlening onder druk. Dit pleit voor het handhaven van 80 km/u op de Bunschoterstraat.

Samenvattingstabel:

Hieronder is per onderdeel aangegeven wat een logische snelheid voor de N199 is als samenvatting van de afwegingen in voorgaande paragraaf.

Nr.	Criterium	Logische snelheid
1.	Categorie volgens het netwerkperspectief	80 km/u
2.	Leefbaarheidsknelpunten	80 km/u, want niet doelmatig, maar dan eventueel met maatregelen
3.	Verkeersveiligheidsknelpunten	Geen aanleiding voor 60 km/u
4.	Hiërarchie van wegen	80 km/u
5.	Openbaar vervoer	80 km/u
6.	Geloofwaardigheid snelheid	80 km/u
7.	Geloofwaardigheid goederenvervoer	80 km/u
8.	Nood- en hulpdiensten	80 km/u

Vervolprocedure / voortgang:

De eindconclusie is dat de in het netwerkperspectief onderzochte afwegingskader ook na zorgvuldige toetsing specifiek voor de N199 leidt tot het handhaven van de huidige maximum snelheid van 80 km/h.

In de trajectstudie die momenteel plaatsvindt wordt gekeken naar maatregelen om ervoor te zorgen dat enerzijds de snelheid van het verkeer niet te hoog wordt en anderzijds de verkeersveiligheid en leefbaarheid worden vergroot. Hiervoor worden de volgende mogelijkheden onderzocht:

- Vanuit duurzaamheid wordt bekeken of het mogelijk is meer groen aan te brengen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid eromheen wordt vergroot;
- Vanuit doorstroming, maar zeker ook vanuit verkeersveiligheid wordt bekeken of het mogelijk is bij de toe te passen verkeerslichten bij de kruispunten Zeldertsepoort en Rondweg Noord een groene golf-principe in te stellen. Goed gedrag wordt dan beloond, maar het zorgt er tevens voor dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid worden vergroot. Het is niet zeker of dat kan, dat wordt onderzocht;
- Met het akoestisch onderzoek wordt bekeken waar knelpunten liggen qua geluidsoverlast en welke maatregelen daar kunnen helpen.

Wij zien juist in dit soort maatregelen meer mogelijkheden om enerzijds de doorstroming en de functie van de N199 te waarborgen, maar tegelijkertijd de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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