

2022MM18

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	21-12-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Commissie
STELLER	Pieter Arends	TELEFOONNUMMER	0651155854
NUMMER	1556555036-562	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Actualisatie meerjarenplanning studies fiets, verkeersveiligheid en wegen

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Op alle trajecten van het provinciale wegennetwerk doorloopt de provincie Utrecht periodiek een trajectgewijze aanpak. Tot nu toe was de cyclus voor vervanging van het asfalt (bij einde van de technische levensduur) leidend voor het moment waarop een studie werd gestart. Dit is leidend, omdat vervanging van asfalt, samen met onderhoud aan kunstwerken, de meeste hinder veroorzaakt. Ook doorstroming speelde al een rol in de studieplanning. Om beter aan te kunnen sluiten bij de prioriteiten vanuit verkeersveiligheid en fiets hebben we deze prioriteiten nu op voorhand betrokken bij het actualiseren van de meerjarenplanning studies en verkenningen voor het provinciale wegennet. Dit leidt er toe dat een aantal trajecten in de studies worden toegevoegd of vervroegd. Hierbij informeren wij u over de achtergrond van deze wijziging.

Inleiding

Het provinciale wegennet is onderverdeeld in trajecten. Ieder traject doorloopt ongeveer om de negen jaar een zogenoemde trajectgewijze aanpak. Dit houdt in dat als ergens het asfalt vernieuwd moet worden, er meteen wordt gekeken of er meer zaken spelen die verbeterd kunnen worden, bijvoorbeeld voor fietsers en verkeersveiligheid. Is dit het geval, dan wordt hier nader onderzoek naar gedaan. Deze aanpak is geïntroduceerd in de 'Mobiliteitsvisie 2014-2028' en het daaruit voortvloeiende 'Mobiliteitsprogramma 2019-2023' en ook uitgewerkt in het 'Uitvoeringsprogramma provinciale wegen en vaarwegen 2019-2023'. De trajectgewijze aanpak start altijd met een studie of verkenning, enige tijd voordat de vervanging van het asfalt plaats moet vinden.

In een studie onderzoeken we op welke wijze de streefwaarden voor bereikbaarheid met auto, fiets, openbaar vervoer en verkeersveiligheid worden bereikt met inachtneming van bodem-, water- en milieukwaliteiten. Ook houden we hierbij rekening met oversteekbaarheid (inclusief faunapassages) en cultuurhistorie. Dit betekent dat we bij eventuele aanpassingen van de infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening houden met het benutten van kansen om de kwaliteit van de landschappen, stad-landverbindingen, leefbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen te verbeteren. De mate waarin dit per studie wordt gedaan, hangt af van de opgaven die we bij de start van de studie inventariseren.

Tot op heden was de studieplanning primair gebaseerd op de planning van vervanging van asfalt of op knelpunten in de doorstroming, en op die manier ook opgenomen in de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit (MIPM). Om beter te anticiperen op de prioriteiten vanuit verkeersveiligheid en fiets zijn deze prioriteiten vooraf betrokken in het actualiseren van de meerjarenplanning studies en verkenningen voor het wegennet. Dit betekent dat voor de studieplanning voor de komende jaren enkele studies zijn toegevoegd. Dit heeft geleid tot een actualisatie van de meerjarenplanning studies en verkenningen zoals bijgevoegd in bijlage 1 en daarmee een actualisatie van het MIPM ten aanzien van de studies die de komende jaren in de studiefase komen.

Toelichting

De basis voor de geactualiseerde meerjarenplanning is nog steeds gebaseerd op de planning voor vervanging van het asfalt. Dit omdat dit het meest kostbare en ingrijpende deel is. Vervolgens hebben wij bekeken in hoeverre de prioriteiten vanuit verkeersveiligheid, fiets en doorstroming meegenomen kunnen worden in de trajectstudies die in de planning staan voor de komende jaren. Dit is grotendeels het geval; veel van deze knelpunten liggen op trajecten waar de komende jaren al vanuit het verwachte onderhoud een studie is gepland. Voor de knelpunten waar vanuit het onderhoud nog geen studie was gepland, hebben wij in de meerjarenplanning een aantal studies toegevoegd of vervroegd.

Prioriteiten verkeersveiligheid

In 2019 hebben wij u geïnformeerd dat wij het 'Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2019-2023' hebben vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma staat een aantal actielijnen, waaronder de actielijn 'veilige, provinciale infrastructuur'. Daarin is aangegeven dat we in drie stappen tot een prioritering van verkeersveiligheidsknelpunten willen komen. De prioritering heeft geleid tot een uitwerking van 18 verkeersveiligheidsknelpunten (zie bijlage 2 'Eindrapportage Uitwerking knelpunten verkeersveiligheid'). Deze 18 knelpunten hebben we meegenomen in het actualiseren van de meerjarenplanning.

De rapportage bevat niet alleen 18 knelpunten; er staan ook voor ieder knelpunt korte en lange termijn maatregelen in die oplossingen kunnen bieden voor de vastgestelde problematiek per knelpunt. De maatregelen dienen als voorbeeld voor een oplossingsrichting. In de meeste gevallen zijn er verschillende varianten mogelijk en zijn er keuzes gemaakt op basis van globale aannames. Geadviseerd wordt voor het nader uitwerken van de oplossingen binnen de studies, meer uitgebreide variantenstudies uit te voeren, waarbij ook integraal wordt gekeken naar aspecten als impact op doorstroming van het autoverkeer en lokale inpassing. Dit krijgt de komende jaren invulling via de geplande studies, waarin bij de actualisatie van de planning rekening is gehouden met de 18 knelpunten verkeersveiligheid.

Prioriteiten fiets

Op 11 december 2019 is in de Statenvergadering gesproken over de Donderbergrotonde. In dezelfde vergadering is in dit verband ook gesproken over een afwegingskader voor fietstunnels. Naar aanleiding hiervan is u toegezegd een afwegingskader op te stellen om op basis van inhoudelijke criteria inzichtelijk te kunnen maken op welke locaties in de provincie een fietstunnel- of brug op/over provinciale wegen wenselijk zijn, op welke wijze daarin geprioriteerd kan worden en beschikbare middelen ingezet kunnen worden.

Om invulling te geven aan de eerder genoemde toezegging, hebben wij op 14 december 2021 besloten om het opgestelde 'Afwegingskader fietstunnels en -bruggen op provinciale wegen' vast te stellen (zie bijlagen 3 en 4) en deze bij toekomstige vraagstukken te gebruiken als hulpmiddel bij het bepalen de wenselijkheid van een fietsbrug of -tunnel. Het afwegingskader omvat 13 criteria op basis waarvan kruisingen kunnen worden gescoord. Het gaat om veiligheidscriteria en criteria als aantallen fietsers, doorstroming verkeer, type kruispunt en uitvoerbaarheid. Aan de hand van het afwegingskader zijn zeventig locaties beoordeeld en geprioriteerd tot een top 14. Deze top 14 is meegenomen in de actualisatie van de meerjarenplanning studies.

Het opgestelde afwegingskader past goed binnen het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, waarin het project Verbetering van de oversteeklocaties N-wegen is opgenomen. Dit levert een bijdrage aan een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk binnen de provincie. Daarmee draagt het bij aan de ambitie om dé fietsregio van Europa te worden.

Voor fiets geldt daarnaast dat er nu een studie wordt gedaan naar verlichting op fietspaden. Voor de thema's landbouwverkeer op parallelwegen, doorstroming voor fietsers bij kruispunten en breedte van fietspaden staan onderzoeken gepland in 2022. Uit deze onderzoeken kunnen ook prioriteiten naar voren komen, die op een later moment worden verwerkt in de meerjarenplanning.

Prioriteiten doorstroming

Voor doorstroming is er een beperkt aantal grote knelpunten op het provinciale wegennet. Deze worden geïnventariseerd en beoordeeld door middel van analyses van voertuigverliesuren en grote (2x) overschrijdingen van de reistijd. Dit conform ons 'Mobiliteitsprogramma 2019-2023' en de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) van het Rijk. Voor de knelpunten die er zijn, geldt dat deze al in studie of voorbereidingsfase zitten. Denk daarbij aan de Rijnbrug, Oostelijke Rondweg Veenendaal en de N201. Doorstroming geeft daarmee op dit moment geen aanleiding om de studieplanning aan te passen. Wel wordt bij iedere trajectaanpak bekeken of er maatregelen genomen moeten worden voor actuele doorstromingsknelpunten of toekomstige knelpunten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, aanleg bedrijventerrein etc.)

Toegevoegde trajecten aan meerjarenplanning

Bovenstaande prioriteiten hebben geleid tot het toevoegen van de volgende studies aan de meerjarenplanning:

- N237 Studie locaties verkeersveiligheid en ongelijkvloerse kruisingen fiets (in verband met verkeersveiligheid en fiets)
- N225 oostkant Leersum (in verband met verkeersveiligheid en dit is ook een trajectdeel van de doorfietsroute Veenendaal-Utrecht)
- N233 aansluitingen A12 (zodat dit eventueel onderdeel wordt van Rondweg-Oost Veenendaal)
- N226 kruispunt met Ringelpoel (in verband met verkeersveiligheid)

Een aantal prioriteiten verkeersveiligheid en fiets zijn nog niet opgenomen in de studieplanning. Dit is omdat deze locaties onvoldoende passen op de planning voor vernieuwing van asfalt in combinatie met dat de studieagenda dusdanig is gevuld dat het niet haalbaar is ook daar nu studies naar te doen. De studies komen in de toekomst uiteindelijk wel aan bod. Het gaat om de volgende prioriteiten:

- Verkeersveiligheid:
 - o Knelpunt 6: N458 (studie start wellicht in 2025)
 - o Knelpunt 13: N224 (studie start wellicht in 2030)
 - o Knelpunt 17: N228 (studie start wellicht in 2025)
- Ongelijkvloerse kruisingen fiets:
 - o N199/N414 Bisschopsweg (studie start wellicht in 2025)
 - o N204 toerit A12 Utrecht (oversteek over N226)

Vervolgprocedure / voortgang

Iedere studie leidt tot een vermelding in de studiefase en later mogelijk een krediet in de MIPM. Afhankelijk van het formaat worden deze via de P&C-cyclus of separaat door u goedgekeurd. Over de voortgang van zowel de studies als de realisatie wordt u via het MIPM bij de P&C-cyclus geïnformeerd. Verdere afspraken over deze werkwijze worden door u vastgelegd in de nieuwe Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren.

Bijlagen

- Bijlage 1: Meerjarenplanning studies fiets, verkeersveiligheid en wegen
- Bijlage 2: Eindrapportage Uitwerking knelpunten verkeersveiligheid
- Bijlage 3: Afwegingskader fietsbruggen en -tunnels incl. top-14 en MKBA
- Bijlage 4: Overzicht provinciale fietsoversteken

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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