

Technische vragen en opwaardering m.b.t. SB Nota parallelwegen en landbouwverkeer

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
<p>PVV</p>	<p>1</p>	<p><u>Opwaardeerverzoek:</u> "</p> <p>Vanwege nieuwe wetgeving omtrent landbouwverkeer (maximale snelheid van 40 km/u) is het beleid in Utrecht aangaande de afwikkeling van dit verkeer aan vernieuwing toe. Dit was eerder al genoemd in het Netwerkperspectief 2040 dat in juni 2022 door de Provinciale Staten werd aangenomen. Één van de veranderingen van dit voorstel is het verlagen van de snelheid op sommige provinciale wegen van 80 km/u naar 60 km/u. Onze fractie is hier kritisch op omdat het de doorstroming en de rijtijden van voertuigen zal verslechteren.</p> <p>In het nieuwe coalitieakkoord 2023-2027 wordt er niets meer gezegd over het verlagen van snelheden van 80 naar 60. Komt het huidige college terug op het aangenomen voorstel uit 2022 en met een nieuw statenvoorstel? Of zal dit stand beleid zijn waar mogelijk het aantal snelheidsverlagingen zal worden uitgebreid?</p> <p>Hieronder een citaat uit de nota: "Is de parallelweg smaller dan 4,5 meter en is verbreden niet mogelijk? Dan kijken we of we een geschikte lokale route kunnen vinden voor het landbouwverkeer. Is deze er niet, dan wikkelen we het landbouwverkeer af op de hoofdrijbaan. Oók als hier een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur."</p> <p>Betekent bovenstaande dat er situaties zullen zijn dat er een verschil is van 40 km/u? Hierover willen we graag het debat aan.</p> <p>De fractie lijkt een verschil van 20 km/u alsnog onwenselijk voor de doorstroming en wij vragen ons af of inhalen dan niet alleen maar zal toenemen waardoor de verkeersveiligheid in het geding zal raken. Dit is ook meerdere keren genoemd in de Nota en de rapportage maar wij missen echt een duidelijke onderbouwing waarom dit dan niet de verkeersveiligheid zal verslechteren. Is het mogelijk nog op dit specifieke punt (snelheidsverschil in relatie met verkeersveiligheid) een betere onderbouwing te ontvangen? Hierover gaan wij ook graag het debat aan in de commissie van 30 augustus aanstaande.</p>	<p>Dit is staand beleid en we voeren de snelheidsverlagingen op de betreffende wegen uit het Netwerkperspectief uit volgens het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM).</p> <p>Het gaat hier om een risicoafweging. Landbouwverkeer mengen met een grote fietsstroom brengt risico's mee evenals landbouwverkeer mengen met autoverkeer dat 80 km/u rijdt. In deze situaties is de ambtelijke inschatting dat de risico's van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan lager zijn dan bij het mengen van landbouwverkeer met grote fietsstromen op parallelwegen. De kwetsbaarheid van de fietsers speelt hierin een rol. Bovendien is de ervaring binnen de provincie dat daar waar landbouwverkeer in de huidige situatie op een 80km/u weg rijdt, de afgelopen jaren geen grote incidenten bekend zijn tussen landbouwvoertuigen en autoverkeer. Dat laat onverlet we in de basis eerst andere alternatieven beschouwen alvorens te kiezen voor landbouwverkeer op een 80 km/u weg.</p>

	<p>Ook het verlagen van de snelheden op de parallelwegen naar 30 km/u lijkt ons enigszins zorgelijk. In de Nota wordt er gesproken om liever geen drempels en andere snelheidsremmende details aan te brengen. We betwijfelen of dit dan wel realistisch is aangezien er fysiek geen enkele belemmering is niet harder te rijden dan 30 km/u. Ook hierover gaan wij graag het debat aan.</p> <p>Oplossingsrichting nummer 4 op bladzijde 19 van de Nota zouden wij meer willen verkennen over de mogelijkheden en kosten van het realiseren van de zogenoemde "missing links". We kennen als goed voorbeeld de N229 natuurlijk. En dit wordt ook genoemd in de rapportage door LTO Noord en Cumela. Zij wensen hierin eenduidigheid en vinden het niet wenselijk om als landbouwverkeer telkens op-en-af te rijden. Ook hierover gaan wij het college verder bevragen.</p> <p>De N199 tussen Amersfoort en Bunschoten zou wellicht een maatwerk-maatregel moeten krijgen. Wij vragen of het mogelijk is daar een forsere verbreding te realiseren waardoor er in zijn geheel meer ruimte is voor fietsers en landbouwverkeer, en er ook een meer duidelijke scheiding zou kunnen komen door middel van fietssuggestiestroken. Dit zullen wij ook nog in de commissie verder toelichten.</p> <p>"</p>	<p>We spreken in de nota liever niet over drempels omdat drempels nadelige gevolgen meebrengen voor de omgeving. Vooral geluid en trillingen. Dit speelt met name in de buurt van woningen. We sluiten drempels op voorhand echter niet uit. Maar in bebouwd gebied proberen we eerst via andere middelen weggebruikers te attenderen op de lagere snelheid. Over het algemeen worden de parallelwegen gebruikt door lokaal verkeer. Zij zijn gebaat bij een rustige gebruik van de weg. Sluipverkeer proberen we zoveel mogelijk te weren.</p> <p>Hierbij gaat het over twee aparte zaken;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Het voorkomen van veel op en af bewegingen (van de parallelweg naar de hoofrijbaan en visa versa) 2) Missing links van routenetwerken waar veel (doorgaande) landbouwverkeer overheen rijdt <p>Inzake punt een voorziet deze Nota in het toepassen van maatwerk binnen de uitvoering om op en afgaande bewegingen op een route voor landbouwverkeer te beperken.</p> <p>Punt twee gaat over een onderdeel van de nadere analyse lokale (alternatieve) route waarbij een de aangepaste landbouwladder (https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Commissie-Milieu-Mobiliteit-en-Economie/2017/04-september/13:00/2017MME113-02-Afwegingskader-landbouwverkeer-2017.pdf) wordt toegepast. Hierbij wordt in volgorde het probleem benaderd. Een van de laatste oplossingsrichtingen is 'nieuwe infrastructuur' (missing link). Het is een politieke keuze om daarin te investeren.</p> <p>Op dit moment wordt er gewerkt aan de doorfietsroute Amersfoort-Bunschoten langs de N199. In de uitwerking van de doorfietsroute is expliciet stil gestaan bij de aanwezigheid van landbouwverkeer. Daarom is de doorfietsroute ontworpen met een breedte van 4.80m, passend bij de ontwerprichtlijnen. Dit is ook de huidige breedte. Om landbouwverkeer de mogelijkheid te geven uit te wijken bij passeren en ruimte te geven voor fietsers, wordt er aan beide zijden van de weg bermverharding aangelegd van ieder 0.80m.</p>
<p>BBB</p>	<p>2</p> <p><u>Opwaardeerverzoek:</u> Dit punt willen wij graag opwaarderen. Uit de nota begrijpen we dat GS het voornemen heeft om een aantal parallelwegen in te richten als fietsstraat. Wij begrijpen de keuze hiervoor</p>	<p>Een fietsstraat leggen we aan op parallelwegen waar de fiets de dominante vervoerswijze is. Op deze wegen is het andere verkeer 'te gast'. Dit maken we kenbaar door de weg in te richten als</p>

		niet en zijn van mening dat dit de verkeersveiligheid juist zal verslechteren in plaats van verbeteren.	fietsstraat. Een inrichtingsvorm die tevens goed past bij een snelheidsregime van 30 km/u. Door via de inrichting gemotoriseerd verkeer te wijzen op de aanwezigheid van (veel) fietsverkeer én door de snelheid terug te brengen naar 30 km/u, verbeteren we de verkeersveiligheid.
CDA	3	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Motivatie ontbreekt	
PVV	4	De fractie wil graag nog een aantal dingen inbrengen en verder toelichten tijdens de commissievergadering op 30 augustus aanstaande. We lezen dat er bij voorkeur fietssuggestiestroken worden aangelegd bij ETW-2-wegen en dat wegen die smaller zijn dan 4,5 meter worden verbreed. Is dit een harde ambitie die in alle gevallen zal worden doorgevoerd en is het mogelijk te onderzoeken of het ook mogelijk is om een bredere verbreding door te zetten om zo (nog) meer ruimte te geven aan het fiets- en landbouwverkeer?	De breedte van een rijloper (jargon; eenvoudiger woord?) heeft een bepaald dilemma tussen snelheid en het veilig kunnen passeren van elkaar. Er is een voldoende brede rijloper nodig om elkaar veilig te passeren. Tegelijkertijd kan een (te) brede rijloper uitnodigen tot hoge rij snelheden. Een brede rijloper past ook minder goed bij een snelheidsregime van 30 km/u. We volgen daarom bij de inrichting de landelijke inrichtingsnormen voor fietsstraten en ETW's. Het is goed om te weten dat wij ETW's realiseren op routes waar (relatief) weinig fietsers rijden. Het aantal ontmoetingen tussen fiets en landbouwvoertuig is daarmee ook lager dan op de routes waar wij fietsstraten voorzien.
	5	Het college beoogt parallelwegen waar er een substantieel aantal fietsverkeer rijdt om te vormen tot fietsstraat. Dit is ook een groot deel van de uitgaven van de genoemde 9 miljoen. Wij vragen ons af een meer sobere benadering, bijvoorbeeld het aanleggen van slechts een duidelijke fiets(suggestie)strook, geen betere optie is. Is dit ook onderzocht?	Er is een reden om te kiezen voor een fietsstraat afhankelijk van het gebruik. Het merendeel van het bedrag van 9 miljoen gaat over kosten voor de gewenste verbreding van parallelwegen. Het verschil in kosten tussen de aanleg van een ETW met fietsstroken of een fietsstraat inrichting is klein.
BBB	6	Op de kaart 'uitkomsten op het wegennet' pagina 30 van de nota zien we dat er grote variatie gaat ontstaan in de maximum snelheid op provinciale wegen. Zelfs op dezelfde weg wordt er afwisselend 60 of 80 km/u gereden. Waarom wordt hiervoor gekozen?	De provincie streeft ernaar om zoveel mogelijk uniformiteit in het snelheidsregime te hebben voor de weggebruiker. Op wegen kan het echter voorkomen dat gebruik en/of functie van de weg reden geven om de snelheid te verlagen. Dat kan zijn vanuit het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 waarin sommige provinciale wegen – over grotere lengte – een snelheid van 60 km/u krijgen. Lokaal passen wij snelheidsverlagingen toe op gevarenpunten, veelal kruispunten. Deze snelheidsverlaging is ingegeven vanuit verkeersveiligheid.
	7	Is het straks voor de weggebruikers nog wel helder hoe hard er gereden mag worden?	Elk wegvak waar de snelheid 30km/uur of 60km/uur geldt wordt ingeleid met borden. De GOW60 wordt voorzien van een paarse middenas. Tevens hebben de

			hectometerbordjes langs de provinciale weg een snelheid aanduiding. De weggebruiker wordt hiermee van voldoende informatie voorzien.
CDA	8	Welke open-einden zijn er, waar in deze nota nog niet in wordt voorzien?	Een van de open einden zijn de fietsroutes waarover in deze Nota wel een uitspraak wordt gedaan (zie vraag 11) maar die nog verdere uitwerking behoeft. We gaan deze routes in beeld brengen. Een tweede is dat deze Nota wel voorziet in de procesgang voor (toekomstige) knelpunten op het wegennet van andere wegbeheerders (o.a. Cothen en Werkhoven) maar die voor oplossingsrichtingen ook nadere uitwerking behoeft. Primair is de beslissing aan de wegbeheerder, echter daar waar een relatie bestaat met het provinciale netwerk gaan we gezamenlijk op zoek naar een oplossing.
	9	Wordt daar middels vervolgonderzoek wel gezocht naar een oplossing?	Ja, dat is wel de inzet. Met name landbouwverkeer door woonkernen heeft de komende tijd onze aandacht.
	10	Het getal van <500 fietsers wordt gebruikt om 'weinig fietsers' aan te duiden. Vanwaar dit aantal? Waarom zijn dit 'weinig' fietsers?	De indeling is gemaakt op basis van bekende (gemiddelde) fietsintensiteiten. Op basis van expert judgement op ambtelijk niveau is een redelijke verhouding opgesteld tussen weinig, gemiddeld en intensief bereden fietspaden.
	11	In de nota lijkt geen rekening gehouden te worden met de route van scholieren en de nabijheid van scholen. Zou dit nog toegevoegd kunnen worden?	<p>In de stateninformatie bijeenkomst betreffende dit onderwerp in november 2022 is schoolfietsroute als speerpunt aangewezen. Daarom hebben we dit als apart Criterium benoemd in de Nota (blz 17)</p> <p><i>Criterion Schoolfietsroutes</i> <i>Binnen het afwegingskader houden we nadrukkelijk rekening met schoolfietsroutes. Dit zijn routes waarop scholieren voornamelijk in de ochtend in grote getale en vaak in een peloton rijden. Conflicten met landbouwvoertuigen leidt tot onveiligheid. Over het algemeen lopen schoolfietsroutes over parallelwegen met veel, of een gemiddeld aantal fietsers. De inrichtingsprofielen van deze routes zorgen in principe voor een veilige afwikkeling. Het inrichtingsprofiel van een parallelweg met weinig fietsers houdt minder rekening met de aanwezigheid van fietsverkeer. Daarom overwegen we voor wegen met weinig fietsers mét schoolfietsroutes om binnen venstertijden het landbouwverkeer van de parallelweg te weren.</i></p> <p>We onderzoeken of en waar dit speelt.</p>

PvdA	12	Op welke termijn wordt er in gesprek gegaan met de wegbeheerders om tot een oplossing te komen met betrekking tot het landbouwverkeer op de lokale wegen in o.a. Werkhoven en Cothen?	Wij zijn daarover al in gesprek met de verantwoordelijk wegbeheerders.
	13	Wanneer wordt PS geïnformeerd over de voortgang van deze gesprekken?	Wanneer dit leidt tot concrete voorstellen wordt u hierover geïnformeerd.
	14	In het adviesrapport staat in de conclusie dat er actief ingezet moet worden om een oplossing vinden voor de situatie in Cothen en Werkhoven prioriteit heeft. Actief inzetten is meer dan enkel in gesprek gaan met de betrokken wegbeheerders en vergt middelen vanuit de provincie. Klopt het dat de provincie daar middelen voor beschikbaar heeft?	Ja. De provincie heeft onder andere een subsidieregeling voor verkeersveilige maatregelen op gemeentelijk netwerk. Mocht dit niet toereikend zijn of de maatregel niet binnen de subsidieverordening vallen, is het een keuze van u om hiervoor budget vrij te spelen. Datzelfde geldt ook voor grotere maatregelen op provinciale wegen.
	15	Het adviesrapport heeft in de index bijlagen A t/m F staan, maar die staan niet in het rapport zelf. Waar zijn de bijlagen?	Wij gaan ervoor zorgen dat de bijlagen via de Griffie gedeeld worden met PS.
VVD	16	Is er per traject een natuurlijk evaluatiemoment voor de veiligheidsgevolgen van het introduceren van landbouwverkeer met een snelheidsverschil van 20 km/u?	Continu wordt data bijgehouden met betrekking tot verkeersonveiligheid. De uitrol van dit beleid gaat gefaseerd (waarin de planning van het MIPM leidend is). Bij de eerste trajecten vindt actieve monitoring plaats. Om wat meer algemene uitspraken te doen over de effecten van het beleid, is het verstandig om een aantal trajecten te monitoren. Wij verwachten dat de aanpassing van tenminste drie trajecten voldoende voeding geeft om een eerste beeld te geven van de effecten van het nieuwe beleid.
	17	Is het mogelijk dit te monitoren ook wanneer op korte termijn grote ongevallen uitblijven?	Ja. Monitoring vindt over langere periode plaats.
SGP	19	In hoeverre is de input van de omgevingspartijen meegenomen in de vastgestelde nota?	Gemeenten, bewoners en bewonersorganisaties, Cumela (brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra), LTO Noord en belangenorganisaties zoals de ANWB en Fietsersbond namen aan een werksessie deel en zijn digitaal frequent geïnformeerd over de voortgang en conceptproducten. Daarnaast hebben we de politie en kennisinstellingen zoals het CROW en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geraadpleegd. Wij hebben de Memo "toelichting en redeneerlijnen afwegingskader plek landbouwverkeer op provinciale netwerk" met al deze partijen gedeeld en naar hun reactie gevraagd. De reacties zijn verwerkt in de Nota Parallelwegen en landbouwverkeer.

	20	En tot welke wijzigingen heeft dit geleid?	Tijdens de werksessies aan het begin van het proces hebben diverse partijen belangrijke input geleverd. Deze hebben wij verwerkt in het tot stand gekomen beleid. Eén van deze belangrijke opmerkingen is geweest dat we niet alleen moeten focussen op de provinciale wegen, maar ook op de lokale routes nabij de provinciale wegen waar landbouwverkeer rijdt. Daardoor is de concept redeneerlijn (welke is rondgestuurd in april) goed ontvangen.
	21	Zijn de alternatieve routes voor landbouwverkeer in beeld?	Alle routes van het landbouwverkeer zijn in beeld, aangezien op alle wegen landbouwverkeer mag rijden uitgezonderd de auto(snel)wegen en waar een geslotenverklaring van toepassing is. Anders dan in de nota wordt in de rapportage en in het afwegingskader nog gesproken over alternatieve route. Terwijl het eigenlijk een normale route betreft.
	22	Zo ja, is hier een overzicht van?	Zie 21