

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB Actualisatie snelheden gebiedsontsluitingswegen op basis van afwegingskader Netwerkperspectief provinciale wegen 2040

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
<b>GroenLinks</b>		<p><u>Opwaardeerverzoek:</u> Vaak heeft het college vragen over regimesnelheden afgedaan met als antwoord dat dit uitvoering is, en PS gaat over de kaders. Als we kijken hoe vaak maximum snelheden aan de orde zijn. Door insprekers, door inwoners, door gemeenten, en door vragen van ons. Dan kan daaruit maar een conclusie worden getrokken: de regimesnelheid van een weg is niet alleen uitvoering, maar grijpt direct in met hoe wij onze provincie vormgeven. De ontwerpsnelheid van een weg heeft grote invloed op de verkeersveiligheid. Zo is het verschil in de stopafstand, de tijd die een auto nodig heeft onverwachts te stoppen, tussen 60 en 80km/u ongeveer de doorsnede van deze commissiekamer. Maar naast de verkeersveiligheid, zorgt een te hoge snelheid ook voor minder leefbaarheid en meer schadelijke uitstoot. Daarom is het belangrijk dat GS ons hierin goed meeneemt, maar wij als PS ook beter gepositioneerd worden. In het netwerkperspectief is al een afwegingskader toegevoegd voor bestaande provinciale wegen. Onze vraag aan GS is hoe dit gaat bij bij nieuwe grootschalige infra-projecten, vergelijkbaar met Maarsbergen en de N201. Is het mogelijk dat we bij grootschalige studies altijd de afweging of keuze krijgen voorgelegd over de keuze van de maximum snelheid?</p> <p>Ook juist door de veranderende maatschappij, waarin we zien dat verkeersveiligheid en leefbaarheid steeds hoger prioriteit krijgt, kan de vraag gesteld worden of het twee jaar geleden netwerkperspectief nog wel actueel is. 30 is de nieuwe 50, en 100 lijkt voorlopig nog de nieuwe 130 te zijn. En dat terwijl de bereikbaarheid er nauwelijks op achteruit blijkt te gaan. Wat weerhoudt ons ervan om 60 als nieuwe standaard te hanteren? Geen motie, geen amendement, geen directe vraag aan GS, alleen deze gedachte hardop uitgesproken.</p>	<p><u>Schriftelijke afhandeling:</u> We herkennen dat de maximumsnelheid van de provinciale wegen regelmatig onderwerp van gesprek is door insprekers, inwoners, gemeenten en uw Staten. Met het vaststellen van het Netwerkperspectief en bijbehorend afwegingskader is er een helder kader om keuzes te maken in de maximumsnelheden, zowel bij kleinschalige als grootschalige studies. Als Gedeputeerde Staten passen we het afwegingskader consequent toe. Daarbij is de omvang van de studie niet relevant; het gaat om de weg die langs het afwegingskader gelegd wordt. De omvang van de studie leidt op basis van het afwegingskader uit het Netwerkperspectief niet tot een andere uitkomst.</p> <p>Tijdens het opstellen van het Netwerkperspectief speelden thema's als 30 km/u standaard in de bebouwde kom en overdag 100 km/u op de snelweg al. In dat opzicht is de context niet veranderd. Bij het opstellen van het Netwerkperspectief is er ook gekeken naar een scenario om 60 km/u op het gehele provinciale wegennet te hanteren. Dat bleek niet opportuun. Met de implementatie van 60 km/u ontstaat door monitoring na een aantal jaar inzicht in de effecten en of dat aanpassing van het Netwerkperspectief vraagt. Daar informeren wij uw Staten te zijner tijd over.</p>

	1	<p>“In de trajectaanpak zal definitief worden vastgesteld of voor een bepaald traject een snelheidsverlaging geloofwaardig is en doelmatig is te realiseren.”          We stoppen met de trajectaanpak. Hoe zal dat straks gaan?</p>	<p>We blijven nog steeds studies doen naar (deel)trajecten en voor de trajecten waar groot onderhoud wordt verwacht, voeren we quick-scans uit. Waar in de geciteerde zin “trajectaanpak” staat, moet in de aangepaste werkwijze “studies en quick-scans” gelezen worden.</p>
<b>VVD</b>		<p><u>Opwaardeerverzoek:</u> Aangezien dit over onze kaders gaat, en er ook signalen zijn dat bepaalde gemeenten minder blij zijn met sommige aanpassingen op onze interpretatie van het netwerkperspectief lijkt hierover het gesprek aangaan ons opportuun. Ook omdat het vragen oproept over wanneer we nou kunnen heroverwegen en wanneer niet.</p>	<p><u>Schriftelijke afhandeling:</u> De kaders, in termen van het Netwerkperspectief inclusief bijbehorend afwegingskader, zijn niet veranderd. Ook is de interpretatie niet anders. Tijdens het opstellen van het Netwerkperspectief is voor het gehele provinciale wegennet een globale analyse gedaan op basis van het afwegingskader. Conform beschreven proces in het Netwerkperspectief kijken we tijdens studies “of voor een bepaald traject een snelheidsverlaging geloofwaardig is en doelmatig is te realiseren.” Die werkwijze brengt met zich mee dat er voor een enkel traject een andere uitkomst is. Heroverweging vindt plaats binnen de vastgestelde kaders op het moment dat er een studie of quick- scan naar een traject wordt gedaan.</p>
<b>CDA</b>		<p><u>Opwaardeerverzoek:</u> Graag wil het CDA in gesprek met de commissie over de vertaling van het afwegingskader naar aanpassing van snelheden op sommige provinciale wegen. Elementen waar we onder meer aandacht voor vragen is, of resp. waarom de inschatting van de toekomstige situatie (verwachte verandering van de situatie door woningbouw, bedrijvigheid/opleidingsinstituut/ verkeersdruk) niet is meegewogen. Ook betrekken we in het gesprek de verkeersveiligheid en de afwegingen daaromtrent.</p>	<p><u>Schriftelijke afhandeling:</u> Bij een studie gaan we in principe altijd uit van een toekomstige situatie, waaronder ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is dan ook uitgangspunt bij het doorlopen van het afweegkader. Verkeersveiligheid speelt ook een belangrijke rol binnen het afweegkader.</p>

	<p>2 Met betrekking tot de afwegingen rondom de N238, vragen we naar de conclusie dat 'qua verkeersveiligheid is hier geen probleem'. Die staat haaks op de petitie resp. de oproep van de inwoners in de commissievergadering, om de twee onbeveiligde oversteekplaatsen voor fietsers vanuit Den Dolder veiliger te maken, door ter hoogte daarvan het wegedeelte naar 60 km te brengen. We vragen of dit geluid is gehoord / in hoeverre hier aandacht voor is / nog zal komen en tot welke aanpassing dit mogelijk zal leiden.</p>	<p>Dit geluid is bekend. De projectleider van de studie naar de N238 heeft meerdere keren contact gehad met inwoners. In de uitwerking van de maatregelen hebben we hier ook aandacht voor. We werken aan een aangepaste inrichting van het kruispunt bij de Vijverhof die ervoor zorgt dat de oversteekplaats veiliger is. Op de andere oversteekplaats is afgelopen periode een telling uitgevoerd. Deze oversteekplaats is veilig ingericht en wordt zeer beperkt gebruikt, wat geen aanleiding geeft daar iets aan te passen. Alle maatregelen bespreken we nog met de omgeving.</p>
--	--	--