

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

E.N.W. Hoogland (VVD)

(d.d. 14 januari 2020)

Nummer

3581

Onderwerp

Fileproblematiek Zuid-Holland

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De ANWB concludeerde op basis van haar filecijfers, gedurende het hele jaar gemeten over alle A- en N-wegen van het hele Nederlandse wegennet, dat de filezwaarte (lengte x duur file) op de Nederlandse wegen in 2019 met 17 procent opnieuw fors is gestegen. Hierbij registreerde de ANWB dat deze filezwaarte niet alleen tijdens de spitsuren toe nam maar ook overdag ondervond het verkeer veel meer hinder van files. In haar Top 5 stonden drie Zuid-Hollandse A-wegen; (1): A4 Amsterdam → Den Haag bij Roelofarendsveen – Zoeterwoude; (4): A15 Rotterdam → Gorinchem bij Hendrik-Ido-Ambacht – Sliedrecht en (5): A4 Den Haag → Rotterdam bij Den Haag-Zuid – Ketheltunnel. In de Top 5 van de N-wegen stonden eveneens 3 Zuid-Hollandse wegen; (1): N206 Katwijk → Zoetermeer, bij Leiden; (4) N44 Den Haag → Wassenaar, bij Wassenaar; (5) N210 Rotterdam ↔ Krimpen a/d IJssel.¹

Ook de Provincie constateert dat het Zuid-Hollandse wegennet zwaar is belast. Rijkswegen, provinciale wegen en de toegangswegen staan op doorsnee werkdagen in de spits geregeld vast. De verhouding tussen hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) is uit balans. Zij geeft aan dat een oorzaak de sterke ontwikkeling van het regionale verkeer is.² Naast de sterke ontwikkeling van het regionale verkeer worden ook vaak andere oorzaken aangegeven, zoals ontwikkeling grote woonwijken, tekort aan oeververbindingen, openingstijden bruggen, te weinig rijbanen, gelijkvloerse verkeerskruisingen, overbelast openbaar vervoer en (on)geplande wegwerkzaamheden, exponentiele toename pakketdiensten en huis-aan-huis leveringen.

¹ bron: <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2019/december/knelpunten-2019>.

² bron: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/>.

1. *Nu het OWN na het HWN dreigt vol te lopen, is Gedeputeerde Staten (GS) ook van mening dat daarmee de rek uit de Zuid-Hollandse verkeersinfrastructuur is en alle alternatieven in de spits op locatie zijn uitgeput? Is GS het eens met de stelling dat een deel van de fileproblematiek in Zuid-Holland op te lossen door een betere balans te krijgen tussen het provinciale HWN en het OWN? Hoe wil GS deze balans herstellen?*

Antwoord

Gedeputeerde Staten zien inderdaad dat de druk op zowel het HWN als het OWN in Zuid-Holland toeneemt, zowel door toename van het goederen- als personenvervoer. Het HWN en het OWN vormen, met het openbaar vervoer en fietspaden, één samenhangend mobiliteitsnetwerk waarbinnen continu interactie plaatsvindt. Zo hebben gebeurtenissen/ontwikkelingen op één onderdeel gevolgen voor andere onderdelen, denk hierbij aan files/drukke en werkzaamheden. Regionaal verkeer maakt hierbij zowel gebruik van het HWN als het OWN. Daarom zetten Gedeputeerde Staten in op het verder investeren in alle vormen van vervoer. Daarbij zoeken we naar maatwerk per locatie. Naast in uitvoering zijnde projecten van Rijk, provincie en gemeenten gaat het om diverse nieuwe onderzoeken en projecten met betrekking tot vraagstukken op de weg, openbaar vervoer, goederenvervoer en de fiets. Op deze manier zoeken GS naar concrete oplossingen om de balans in het mobiliteitsnetwerk waar nodig te herstellen.

2. *Is GS het eens met de constatering dat de doorstroming op de rijkswegen in de Provincie en het OWN veroorzaakt wordt door ontwikkeling grote woonwijken, tekort aan oeververbindingen, openingstijden bruggen, te weinig rijbanen, gelijkvloerse verkeerskruisingen, overbelast openbaar vervoer en (on)geplande wegwerkzaamheden, exponentiele toename pakketdiensten en huis-aan-huis leveringen? Op welke termijn mag de VVD voorstellen tot beleidsaanpassingen of -intensivering om deze problematieken aan te pakken verwachten?*

Antwoord

Zie antwoord onder 1. De groei van Zuid-Holland brengt inderdaad met zich mee dat het vervoerssysteem onder druk staat. Daarom investeert de provincie nu al veel in infrastructuur en werken we hard aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en auto. Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur bevat ongeveer 70 nieuwbouwprojecten, programma's en reserveringen voor aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur. In het nog op te stellen nieuwe Programma Mobiliteit komen we met nadere voorstellen om de geschetste problematiek verder aan te pakken. Verder sturen wij er op dat nieuwe verstedelijkingslocaties zodanig worden gekozen dat de extra druk op het mobiliteitssysteem beperkt blijft. Bij voorkeur zetten Gedeputeerde Staten daarom in op bouwen nabij bestaand Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en bestaande wegen met voldoende capaciteit.

3. *Is GS het met de VVD eens dat bij de (verdere) ontwikkeling van woonwijken integraal de ontsluiting van woonwijken meegenomen moet worden? Stemt GS met de Gemeenten de ontsluiting van geplande nieuwbouwwijken of verdere ontwikkeling van bestaande woonwijken af met de provinciale plannen voor verbetering van het HWN en OWN en ter voorkoming van (nieuwe) files? Zo niet, waarom niet? Hoe is dit overleg structureel geborgd?*

Antwoord

Ja. Daarom hanteren wij bij grote ontwikkelingen het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dit houdt in dat wij met gemeenten vroegtijdig in gesprek gaan over de consequenties van de ontwikkeling van nieuwe woonwijken voor de bereikbaarheid en dat er voldoende zicht moet zijn op de financiering van maatregelen om de bereikbaarheid van deze locaties te garanderen, zeker wanneer een ontwikkeling effect heeft op het provinciale wegennet. Indien een gemeente hier onvoldoende zicht op kan geven bekijken wij per geval wat een passende reactie kan zijn. Met dit uitgangspunt willen wij voorkomen dat er nieuwe grote knelpunten ontstaan als gevolg van nieuwe woonwijken.

4. *Is GS het eens met de VVD dat bestaande nieuwbouwwijken zoals Westergouwe bij Gouda en Leidschenveen bij Den Haag, slecht ontsloten zijn en daardoor bijdragen aan grotere filevorming in regio in het bijzonder en in Zuid-Holland in het algemeen? Heeft GS een overzicht van bestaande nieuwbouwwijken waar de ontsluiting leidt of gaat leiden tot (nieuwe) files? Zo ja, kunt u PS hierover z.s.m. informeren? Zo niet, is het mogelijk om een dergelijk overzicht te genereren? Kunt u daarbij aangeven wanneer PS een dergelijk overzicht kan verwachten?*

Antwoord

Ook Gedeputeerde Staten zien dat er bestaande nieuwbouwwijken zijn waar de bereikbaarheid niet goed geregeld is. Wij beschikken niet over een overzicht van mogelijke nieuwe wijken waar de ontsluiting onvoldoende is omdat dit afhangt van de definitie van 'onvoldoende ontsloten' en het feit dat de daadwerkelijke omvang en planning van deze plannen nogal kan fluctueren. De plannen voor nieuwbouwwijken worden wel verwerkt in de vigerende verkeersmodellen wanneer deze worden geactualiseerd. Op deze wijze wordt bij de planvorming rekening gehouden met extra vervoersbewegingen in de toekomst.

5. *Is GS het met de VVD eens dat optimale afstemming tussen weg en vaarweg moet worden gegarandeerd? Welke actie onderneemt GS om deze optimale afstemming te garanderen zodat onnodige filevorming kan worden tegen gegaan? Kan GS de stand van zake aangeven over de toegezegde evaluatie van het bedieningsbesluit?*

Antwoord

Er wordt zorgvuldig afgewogen op welke wijze weg en vaarweg optimaal op elkaar afgestemd kunnen worden. Dit is gecompliceerd, omdat weggebruikers en bijvoorbeeld de beroepsvaart in de praktijk tegengestelde belangen hebben. Zo kan een maatregel om files op de weg te verminderen een dusdanig nadelig effect hebben voor de beroepsvaart dat goederenvervoer over de weg weer interessant wordt, wat weer leidt tot extra drukte op de weg. Ook op dit punt is maatwerk dus noodzakelijk.

De toegezegde evaluatie van het bedieningsbesluit heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden omdat een eenduidig kader voor provinciale wegen (prestaties, knelpunt definitie) nog niet formeel is verankerd. Voor vaarwegen is dit wel opgenomen in het omgevingsbeleid/verordening. In het nieuw op te stellen Programma Mobiliteit wordt dit meegenomen, waarna het wordt verankerd in het omgevingsbeleid.

6. *Is GS het met de VVD eens dat ongelijkvloerse kruisingen de meest gewenste oplossing is om fileproblemen ontstaan door kruisingen op te lossen? Is GS bereid om met Min I&W in gesprek te gaan om de doorstroming van de rijks N-wegen zoals de N3, N11, N14, N44 en N57 en in het bijzonder de mogelijkheden van ongelijkvloerse kruisingen bespreken of geplande projecten, zoals de geplande ongelijkvloerse kruising N14, te vervroegen? Kan GS de stand van zaken hierover geven? Zo, niet waarom niet?*

Antwoord

Ongelijkvloerse kruisingen zijn, hoewel verkeerstechnisch wel, niet altijd de beste oplossing voor een knelpunt, als wordt gekeken vanuit omgevings-, netwerk- en financieel perspectief. Zo loont het vaak om eerst te kijken naar het beter benutten van infrastructuur. Dat kan op kruispunten door bijvoorbeeld het anders instellen van verkeersregelinstallaties (VRI's) en/of kleine infrastructurele aanpassingen. Als dat niet voldoende is kan uiteindelijk gekeken worden naar een uitbreiding van infrastructuur zoals de aanleg van een ongelijkvloerse oplossing. Dit moet wel gebeuren met oog voor effecten op het netwerk (geen verschuiving van het knelpunt) en met een analyse of de maatschappelijke baten opwegen tegen de kosten. Maatwerk is nodig om te komen tot de meest optimale oplossing.

We zijn met het Rijk op diverse manieren in gesprek over de genoemde rijks- en N-wegen. We proberen knelpunten zo veel mogelijk in gezamenlijkheid op te pakken. De N3 is al ongelijkvloers. Voor de N14 loopt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) een planstudie en voor de N57 een gebiedsuitwerking. De N44 is in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag als knelpunt beschouwd, maar niet als prioritair benoemd in relatie tot andere knelpunten in deze regio. Het verbeteren van de doorstroming op de N44 door bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen zal daarbij slechts lokaal verlichting bieden en de (nu al forse) druk op de overige delen van het onderliggend wegennet (in Den Haag) vergroten.

7. *Heeft GS een overzicht van alle file-knelpunten op provinciale N-wegen, zoals de N206 en N210? Kan GS daarbij aangeven welke oplossingen voor deze knelpunten gepland zijn? Zo niet, waarom niet?*

Antwoord

Momenteel wordt gewerkt aan een doorstromingsknelpuntenkaart voor de provinciale wegen waarbij zowel gekeken wordt naar de verhouding tussen de spitsnelheid en de snelheid buiten de spits (maximumsnelheid zonder vertraging) als naar de onbetrouwbaarheid van de reistijd in de spits. Bij het definiëren van doorstromingsknelpunten wordt aangesloten bij de indicatoren zoals geformuleerd in de uitvoeringsagenda bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Bij de actualisatie van de netwerkanalyses is een netwerkviewer opgesteld waarin een voorlopige kaart is opgenomen met knelpunten ter indicatie. Deze netwerkviewer is te bekijken via <http://tinyurl.com/netwerkviewer>. De N206 bij Leiden komt daarin ook naar voren als knelpunt, de N210 Rotterdam – Krimpen a/d IJssel niet omdat dit stuk geen provinciale weg is.

Vrijdag 13 april 2018 bespraken circa 35 wethouders, burgemeesters en overige bestuurders uit heel Zuid-Holland in Rotterdam hoe ze nauwer samen kunnen werken om de provincie bereikbaar te houden tijdens de 'grootste onderhoudsopgave ooit'. Een eerste conclusie hierbij was dat er behoefte is aan een totaaloverzicht van alle infrastructurele projecten met effect op de bereikbaarheid.

8. *Heeft GS inmiddels een totaaloverzicht van alle infrastructurele projecten met effect op de bereikbaarheid? Zo ja, kunt u dit overzicht ter beschikking stellen van Provinciale Staten (PS)? Zo niet, waarom niet?*

Antwoord

Een overzicht van (onderhouds)projecten van RWS en PZH is als bijlage meegestuurd met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur dat op 14 november 2019 is vastgesteld. Hoewel de effecten op de bereikbaarheid niet als geheel zijn gekwantificeerd mag ervan uit worden gegaan dat deze projecten een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland. Op dit moment werken we samen met Rijkswaterstaat en de MRDH aan een aanpak om de provincie bereikbaar te houden tijdens de genoemde onderhoudsopgave. Daarbij maken wij gebruik van samenwerkingsverbanden als Bereik! om zo tot een breed palet aan maatregelen te komen die een bijdrage leveren aan deze opgave.

Het rapport Remkes, "Niet alles kan", 25 september 2019, aangeeft dat de maatregel op gebied van mobiliteit die de grootste impact heeft op de stikstofemissies, het oplossen van files is. Het RIVM had immers berekend dat de wegverkeeremissie per etmaal voor 100.000 voertuigbewegingen 181% bij files is ten opzichte van een snelheid van 130 km/u. Oplossen van levert daarmee een reductie op van 81% terwijl de snelheidsbeperking van 100 km/u slechts 14% oplevert. Daarnaast constateerde TNO al in 2015 dat de hoogste CO2-emissies per kilometer optreden in het geval van file (TNO 2014 R11133 CO2-emissiefactoren voor de snelweg).

9. *Is GS het met de VVD eens dat de oplossing van de fileproblematiek niet alleen vanuit een bereikbaarheidsperspectief prioriteit moet hebben maar ook vanuit een natuur, milieu en wonen perspectief prioriteit moet hebben?*

Antwoord

Gedeputeerde Staten onderkennen dit. Er wordt daarom doorgedaan met de snelle uitvoering van eenvoudige verbeteringen aan wegen, busbanen, fietspaden en spoor en verbetering van veilige fiets- en wandelpaden met oog voor de omgeving. Daarbij kiezen wij voor de aanpak zoals geschetst onder het antwoord op vraag 1.

