

RAADSVOORSTEL

zaaknummer: 1070748
afdelingsnaam: B&O/Ruimtelijke kwaliteit
steller: Geert Jan Rijpstra
telefoonnummer: 06 22313066

onderwerp: Prioritering en aanpak verkeersveiligheid Priowegen 2022 en verder

Voorstel

1. Alle verkeersveiligheidsproblemen en alle maatregelen ter verbeteringen aan het fietsnetwerk, onder te brengen op de prioriteitenlijst en te rangschikken op basis van negen opvolgende afwegingscriteria (bijlage 1).
2. Een versnelling door te voeren in de uitvoer van verkeersveiligheids- én fietsnetwerk maatregelen, door het beschikbare exploitatie budget Structuurvisie verkeer en vervoer (taak 200817, ecl 43898, groot € 250.000) op te delen in een deel voor onderzoek en kleine maatregelen en een deel voor kapitaalslasten van investeringen in maatregelen verkeersveiligheid met bijbehorende exploitatielasten.
3. Het deel van het beschikbare exploitatie budget Structuurvisie verkeer en vervoer wat we willen gebruiken voor kapitaalslasten en exploitatielasten te begrenzen op maximaal € 170.000.
4. Van 2022 tot 2030 voor gemiddeld € 1.1 miljoen bruto (= na aftrek subsidies ca. € 500.000 netto) per jaar te investeren om verkeersveiligheidsproblemen en aanpassingen aan het fietsnetwerk aan te pakken via de prioriteitenlijst
5. In 2022 aanpassingen aan de Loosdrechtseweg op de onder 4 voorgestelde wijze te financieren.
6. Voor deze aanpassing aan de Loosdrechtseweg het investeringskrediet van € 288.000 bruto, (inclusief de verleende subsidie van € 104.530 komt dit neer op € 183.470 netto) vrij te geven voor de aanpassingen aan de Loosdrechtseweg.
7. Voor 2023 – 2030 de investeringskredieten van verkeersveiligheidsmaatregelen en aanpassingen aan het fietsnetwerk mee te nemen met de komende voorjaarsnota.

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	ORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Het exploitatiebudget et Structuurvisie verkeer en vervoer splitsen in onderzoek en kapitaalslasten	Van 2022 tot en met 2030, dekking van grotere infrastructurele aanpassingen als kapitaalslasten opvoeren	Commissie 12/19 januari	Commissie 12/19 januari	Raad

Samenvatting

We hebben nu via de exploitatie € 250.000 per jaar te besteden aan maatregelen ter verbetering van verkeersveiligheid. Dit blijkt echter onvoldoende om de grotere en complexere verkeersonveilige locaties van de prioriteitenlijst te kunnen herinrichten. Door via kredieten te investeren in deze maatregelen, kunnen we meer bereiken en slagvaardiger inspelen op subsidieregelingen. De bijbehorende kapitaal- en exploitatielasten van deze investeringen kunnen gedekt worden door maximaal € 170.000 van het exploitatiebudget hiervoor in te zetten.

De € 80.000 die overblijft is nodig voor verkeersveiligheid om jaarlijks kleinere verkeersaanpassingen, onderzoek, educatie en gedragsbeïnvloeding te kunnen bekostigen.

In 2022 willen we de eerste investeringen doen voor aanpassingen aan de Loosdrechtseweg. Voor het vervolg, van 2023 tot 2030 willen we voor gemiddeld € 1,1 miljoen bruto (= € 500.000 netto) per jaar investeren. Deze plannen werken we verder uit en leggen we voor aan uw raad bij de Voorjaarsnota in 2022.

Inleiding

Nieuw Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV) van het Rijk

Volgens het nieuwe Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV) van het Rijk dient in 2030 er een significante verbetering bereikt te zijn in de veilige inrichting van infrastructuur in heel Nederland. Hierbij wordt naast het verminderen van verkeersongevallen, gestuurd op het beperken van risico's. Daarmee wordt de kans dat een ongeval plaatsvindt beperkt evenals de ernst van een eventueel ongeval. Dit betekent wel dat de prioritering van het oplossen van verkeersveiligheidsproblemen in Hilversum enige aanpassing behoeft om in de pas te lopen met het nieuwe SPV. Dit plan gaat niet langer uit van het aantal ongevallen, maar van ongeval-risico's. De insteek nu is preventie in plaats van repressie.

We hebben op de prioriteringslijst van bijlage 1, ten aanzien van het meer sturen op risico's, het 2^{de} en 7^{de} criterium aangepast en het 9^{de} criterium, als extra opgenomen.

Lokale prioriteitenlijst verkeersonveilige situaties en de financiële dekking

In 2016 heeft u de Hilversumse Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 vastgesteld. Het hiervoor vastgestelde exploitatiebudget Structuurvisie Verkeer en Vervoer blijkt echter onvoldoende om de grotere en complexere verkeersonveilige locaties van de prioriteitenlijst te kunnen herinrichten. Deze lijst van verkeersonveilige locaties is lang en de maatregelen die bekostigd kunnen worden via de exploitatie zijn op basis van de Financiële verordening 2022 van de gemeente Hilversum beperkt tot een bedrag van € 50.000 per maatregel. Om meer en sneller situaties aan te kunnen pakken van deze lijst is het voorstel om van 2022 t/m 2030, negen jaar lang via investeringen, bijbehorende kapitaal- en exploitatielasten tot een maximum van € 170.000 per jaar te dekken uit het bestaande exploitatiebudget voor verkeersveiligheid.

In plaats van € 250.000 besteden aan verkeersveiligheid via de exploitatie kunnen we via jaarlijks gemiddelde bruto investeringen van € 1,1 miljoen (= € 500.000 netto) met bijbehorende kapitaal- en exploitatielasten van ca. € 17.000 per jaar, een deel van deze € 250.000 (maximaal € 170.000) gebruiken ter dekking van kapitaalslasten en zo effectiever inspelen op de geboden hoge percentages aan subsidiemogelijkheden tot 2030. Daarnaast kunnen we meer maatregelen treffen om de verkeersveiligheid in Hilversum te verbeteren.

Fietsennetwerk

Tevens speelt ook de verbetering van het vastgestelde [fietsnetwerk \(college van B en W, agendapunt 8\)](#) een rol. Door deze ook in de prioriteitenlijst opnemen, kunnen verkeersveiligheids- en fietsnetwerk verbeteringen integraal worden opgepakt.

Doel

Het leefbaarder maken van woonwijken door het gebruik van de auto met 10% te verschuiven richting fiets (nu 35%, dan 45%). Dit doel ligt in lijn met het door u vastgestelde Mobiliteitsvisie 2040. Hiervoor willen wij binnen 10 jaar alle belangrijke zaken van de prioriteitenlijst oplossen én het vastgestelde fietsnetwerk op orde brengen. Doordat veel punten van het fietsnetwerk ook de huidige verkeersonveilige locaties zijn kan dit integraal worden opgelost.

Argumenten

1.1. De prioritering zelf verdient enige aanpassing om in de pas te lopen met het nieuwe SPV (Strategisch Plan verkeersveiligheid) van het Rijk en de samenvoeging met fietsnetwerk verbeteringen van de Provincie

Het SPV gaat niet langer uit van het aantal ongevallen, maar van ongeval risico's . De insteek nu is preventie in plaats van repressie. Subsidie wordt verleend op basis van een risicoanalyse. Omdat verbetering van het vastgestelde fietsnetwerk voor een groot deel samenvalt met verbetering van verkeersonveilige- en risicolocaties, nemen we deze ook op in de prioriteitenlijst. Zo kunnen verkeersveiligheids- en fietsnetwerk verbeteringen integraal worden opgepakt en kan ook hier subsidie voor aangevraagd worden.

1.2. Voor subsidiering, een open en transparante besluitvorming én het goed kunnen inplannen van de voorbereiding en uitvoer is het nodig deze prioritering aan te houden.

Op basis van de prioriteitenlijst kan bij wijziging van subsidievoorwaarden, snel geschakeld worden naar andere projecten, mocht een beoogd project hierdoor niet langer subsidiabel zijn (zie 8^{ste} afwegingscriterium van bijlage 1). De kosten van de uitvoer van de verbetering van de verkeersveiligheid én het fietsnetwerk, mede te financieren met behulp van de subsidieregelingen van Rijk, Provincie en Regio.

2.1. We kunnen onze financiële slagkracht vergroten én meer subsidie benutten door van het beschikbare exploitatie budget voor een deel te gebruiken ter dekking van de kapitaalslasten inclusief de bijbehorende exploitatielasten

Dit activeren en afschrijven is zo ontstaan vanwege de nieuwe, vastgestelde financiële verordening Hilversum van 2022.

Door een deel van dit budget van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer te kapitaliseren voor verkeersveiligheids- én fietsnetwerk verbeteringen, kunnen de komende 10 jaar vrijwel alle onveilige punten in Hilversum worden aangepakt

Door de investeringen voor verbetering van dit fietsnetwerk ook via de begrotingspost verkeersveiligheid te bekostigen, is er voor dit fietsnetwerk voorlopig geen extra budget nodig in de exploitatiebegroting. Door de exploitatielasten jaarlijks over te boeken naar het exploitatiebudget van wegbeheer, is het beheer van deze verkeersveiligheidsmaatregelen en aanpassingen aan het fietsnetwerk geborgd.

2.2. Door te versnellen in de uitvoer van maatregelen kan slagvaardiger worden ingespeeld op subsidieregelingen van het Rijk en Provincie.

Door de dekking via kapitaalslasten te laten verlopen, lopen we in de pas met de subsidieregelingen van het SPV en verbeteringen aan het fiets netwerk van het Rijk en de Provincie. Deze hebben een tijdshorizon tot 2030.

3. *Door een bovengrens vast te leggen op € 170.000, blijft er na 2030 nog minimaal € 80.000 in de budgetraming Structuurvisie verkeer en vervoer om toekomstige kleinere verkeers-onveiligheidspunten aan te kunnen blijven pakken.*

Er zullen, ondanks alle verbeteringen van de verkeersveiligheid en aanpassingen aan het fietsnetwerk, altijd nog kleine punten overblijven ter verbetering. Ook onderzoek, educatie en evaluatie blijft nodig. Hiervoor dient dit minimale bedrag van € 80.000

4. *Door de beschikbare subsidies tot 2030, kan voor ca. € 1,1 miljoen bruto/jaar (= € 500.000 netto) aan maatregelen worden uitgevoerd.*

Door van 2023 tot 2030 jaarlijks voor gemiddeld € 500.000 eigen bijdrage netto te investeren in infrastructurele verbeteringen van de verkeersveiligheid en het vastgestelde fietsnetwerk en niet het bruto bedrag vast te leggen, kan door de verschillende subsidiemogelijkheden zo goed mogelijk te combineren, meer van de prioriteitenlijst worden opgelost dan bij het vastleggen van een brutobedrag. De subsidies voor verkeersveiligheid en voor verbeteringen in het fietsnetwerk zijn samengevoegd door de Provincie. Hierbij geldt een subsidie van 50% van de kosten van de aanleg van verkeersmaatregelen, 70% voor aanpassingen aan het fietsnetwerk en 80% voor doorfietsroutes. De kapitaalslasten van de € 500.000 netto zijn ca. € 17.000 per jaar. Door dit 10 jaar te doen is in 2030 het maximale bedrag van € 170.000 voor kapitaal- en exploitatielasten bereikt.

5. *In 2022 willen we de Loosdrechtseweg (tussen Diependaalselaan – Gijsbrecht van Amstelstraat) voorzien van een verhoogde rijbaanscheiding en twee 50 km plateau's.*

De aanpassingen van de Loosdrechtseweg zijn geraamd op € 288.000 bruto. Na aftrek van subsidie zal dit netto € 183.470 zijn. Hiervoor voor 50 jaar een kapitaalslast op te nemen van € 6.238 en € 368 aan exploitatiekosten per jaar (zie bijlage 2).

Over deze voorgenomen aanpassingen heeft reeds participatie plaatsgevonden. Deze maatregelen zullen na dit besluit worden voorbereid en in de zomervakantie van 2022 uitgevoerd.

Meer grote projecten zijn in 2022 niet realiseerbaar, omdat we nog bezig zijn met de uitvoer van de SPV maatregelen in Kerkelanden en de Hilversumse Meentweg van 2020.

6. *Om het project in 2022 uit te kunnen voeren en om efficiënt te werken vragen we nu ook het bruto investeringskrediet van € 288.000 (na verwerking toegekende subsidie van de Provincie) voor 2022 aan.*

Door de Provincie is hiervoor per 29 november 2021 een subsidie verleend van € 104.530,50 (zie bijlage 4)

- 7.1 *Bij de komende voorjaarsnota zullen we de benodigde netto investeringskredieten voor 2023-2030 aanvragen*

Bij de voorjaarsnota kunt u dan de afweging maken om jaarlijks van 2023 t/m 2030 voor € 500.000 netto te investeren in verkeersveiligheid en fietsnetwerk.

- 7.2 *We hebben het voornemen om voor 2023 een groter bedrag te investeren om zo optimaal gebruik te kunnen maken van de subsidiemogelijkheid van de 2^{de} tranche van het SPV, waardoor een groot aantal locaties van de prioriteitenlijst én een aaneengesloten tracé van het fietsnetwerk kan worden aangepakt.*

Voor 2023 zijn aan de hand van de prioritering locaties geselecteerd. Deze locaties worden nog nader onderzocht, participatie opgestart en van definitieve maatregelen en -ramingen voorzien en subsidies voor aangevraagd. In 2022 kan de nieuwe raad hier een definitief uitvoeringsprogramma van verwachten, samen met het investeringsplan en verkregen subsidies.

Ook kan de nieuwe raad dan de lijst van aan te passen locaties voor 2024 tegemoet zien.

Op deze wijze wordt u t/m 2030 steeds van te voren geïnformeerd over de concrete investeringen van de eerstvolgende jaren. In 2023 staan de volgende locaties op de lijst om uitgevoerd te worden:

- a. Koningsstraat definitief als 30 km zone inrichten;
- b. Jan van der Heijdenstraat, verbeteren 30 km zone tussen Eemnesserweg en rotonde Larenseweg;
- c. Jacob van Campenlaan, aanvullende voorzieningen voor 30 km zone inrichting;
- d. Lorenzweg, aanvullende voorzieningen voor 30 km zone inrichting;
- e. Kloosterlaan deels 50 en deels 30 (ter hoogte van schoolzone);
- f. Optimaliseren van het eerste route van het fietsnetwerk, te weten de route centrum-Loosdrecht. Het betreft aanpassingen aan de Kampstraat, Spuisteeg, Groest, Herenstraat, Kerkbrink, Vaartweg, Havenstraat, Taludweg, Loosdrechtseweg en Bodemanstraat.

Voor al deze maatregelen zal uiteraard subsidie worden aangevraagd. Indien een van deze maatregelen niet voor subsidie in aanmerking komt, zal worden doorgeschakeld naar volgende projecten op de prioriteitenlijst.

Voor de realisatie van maatregelen waar geen subsidie voor kan worden verleend, zullen we een aparte kredietaanvraag indienen.

Kanttekeningen

1. *Bij het afwijken van de vastgestelde prioritering is er kans op stagnatie in de voorbereiding én kans op bezwaar en beroep*

Onze besluitvorming is dan niet helder en transparant, waardoor de kans op vertragingen ontstaat in de uitvoer van de plannen en daardoor het eventueel mislopen van subsidies.

- 2.1 *Elke investering blijft 50 jaar op de begrotingspost voor verkeersveiligheid drukken.*

Het deel van het verkeersveiligheidsbudget dat we voor deze investeringen willen gebruiken, blijft 50 jaar lang op de begrotingspost verkeersveiligheid drukken. Daarom stellen we voor om een maximum van € 170.000 te reserveren voor kapitaalslasten, zodat er ruimte blijft om onderzoek en kleine aanpassingen te blijven kunnen bekostigen.

- 2.2 *Dit heeft uiteraard consequenties voor de schuldenpositie van de gemeente*

Dit is een extra financiële last die we onze kinderen voorschotelen. Daar tegenover staat dat deze kinderen daar nu wel onmiddellijk profijt van hebben in de zin van meer verkeersveiligheid en niet hún kinderen pas.

Er is een kans dat er te weinig subsidiegelden zijn

Het kan zijn dat we meer willen investeren dan dat Rijk en Provincie aan subsidie beschikbaar hebben. Het percentage cofinanciering wordt dan minder en onze eigen investering zou dan groter worden. We passen de planning en het aantal investeringen dan zodanig aan, dat minimaal 50% cofinanciering gewaarborgd is. De uitvoer van de volledige prioriteitenlijst wordt hierdoor dan uiteraard wel vertraagd.

Financiën, middelen & capaciteit

De prioriteitenlijst is lang en de maatregelen die bekostigd kunnen worden via de begroting zijn op basis van de Financiële verordening 2022 van de gemeente Hilversum beperkt tot een bedrag van € 50.000 bruto per maatregel. Om meer en sneller situaties aan te kunnen pakken van deze prioriteitenlijst wordt voorgesteld om van 2022 t/m 2029 investeringskredieten hiervoor beschikbaar te stellen en de bijbehorende kapitaal- en exploitatielasten tot een maximum van € 170.000 per jaar te dekken uit het bestaande exploitatiebudget.

Voor 2022 wordt een bruto krediet aangevraagd van € 288.000 (= € 183.470 netto) om in 2022 de Loosdrechtseweg (tussen Diependaalselaan en Gijsbrecht van Amstelstraat) te voorzien van een verhoogde rijbaanscheiding en twee 50 km plateau's.

Bij de komende voorjaarsnota zullen we het benodigde bruto investeringskredieten voor 2023-2030, van gemiddeld € 1,1 miljoen per jaar (= ca. € 500.000 netto) aanvragen. Bij de voorjaarsnota kunt u dan de afweging maken om jaarlijks van 2023 t/m 2030 voor € 1.1 miljoen bruto (= € 500.000 netto) te investeren in verkeersveiligheid en fietsnetwerk.

Het budget voor de jaarlijkse exploitatielasten zal worden overgeheveld naar het exploitatiebudget van onderhoud wegen. Hiermee kunnen de verkeersaanpassingen in de toekomst beheerd worden.

Uitvoering

In de zomervakantie van 2022 zal de verhoogde middengeleider en de plateau's worden aangebracht op de Loosdrechtseweg.

Over deze maatregelen is al uitvoerig geparticipeerd met de bewoners.

Binnen tien jaar verwachten we op deze manier vrijwel de gehele lijst van verkeersonveilige locaties in Hilversum te kunnen afhandelen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

W. Groot, ls.

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

Bijlage 1:
Prioriteringsvolgorde

Bijlage 2:
Uitvoer 22 - 30

Bijlage 3:
Overzichtskaart van maatregelen in '22 en te onderzoeken locaties van '23.

Bijlage 4:

Brief Provincie Noord-Holland, verlenen subsidie Loosdrechtseweg