

VVD:

De N201 is de drukste (en misschien wel de belangrijkste) N-weg in de provincie Utrecht. Verreweg de meeste voertuigen gebruiken de N201 over een afstand van meer dan 15 kilometer. De N201 wordt behalve voor personenvervoer ook intensief gebruikt voor goederenvervoer. Begin 2019 is door PS een richtinggevend besluit genomen, waarvan de essentie is ('variant 3') dat knelpunten op de N201 opgelost worden. De VVD vindt betrouwbaarheid van bestuur belangrijk en omdat GS nu aangeeft dat er sprake is van een onbalans tussen maatschappelijke waarden en de benodigde investering, en daarom wil streven naar een kleiner en kosten effectiever pakket om de problematiek aan te pakken, willen wij graag omwille van het belang en ons begrip de discussie over dit onderwerp voeren.

Op voorhand hebben wij de volgende vragen:

1. De toegevoegde waarde van projectonderdelen m.b.t. veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is nog onvoldoende scherp. Toch wordt al wel de conclusie getrokken van een onbalans tussen maatschappelijke waarden en de benodigde investering. De VVD begrijpt dat wellicht aanvullend onderzoek nodig is, maar is de conclusie van onbalans daarmee niet te voorbarig?

2.

Antwoord:

3. *De onbalans tussen de maatschappelijke waarden en de benodigde investering komt vooral tot uiting in de MKBA deze is voor alle getoetste pakketten aan maatregelen negatief. Omdat dit pakket alleen in samenhang getoetst is kan op basis hiervan niet de toegevoegde waarde per projectonderdeel bepaald worden. Dit willen we in het vervolgonderzoek daarom anders vormgeven. Maatregelen moeten daarin ook individueel getoetst worden.*

4.

5. Wat is de waarde van de MKBA als niet alle effecten op een eenduidige wijze gewaardeerd kunnen worden?

6.

Antwoord:

7. *Een MKBA helpt bij het nemen van een beslissing maar is niet alomvattend. Sommige maatschappelijke effecten zijn nu eenmaal lastig te becijferen, het is gemakkelijk om een getal te plakken op reistijdwinst maar voor het verlies van leefgebied voor een specifieke diersoort is dit al een stuk lastiger. Door de minder goed te becijferen baten of lasten wel kwalitatief te beoordelen in de MKBA kunnen deze wel meegewogen worden in de besluitvorming. Een MKBA is dus nadrukkelijk meer dan alleen het getal.*

8.

9. Wat is de exacte scope en aanpak van het voorgestelde aanvullende onderzoek?

10.

Antwoord:

11. *De exacte scope en aanpak moeten nog nader worden gedefinieerd en wij krijgen hierop ook graag nog input van PS. Wel zal de nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid gehandhaafd blijven.*

12.

13. Het gehele pakket aan maatregelen is op een integrale wijze doorgerekend, maar toch kunnen door de integrale benadering de individuele maatregelen nu niet verder in voorbereiding gebracht worden. Is er een proces denkbaar, waarin we wel al eerder de voorbereiding starten voor het oplossen van relevante knelpunten? Zo ja, hoe kan dit proces er dan uitzien? Wat is het verschil tussen knelpunten en bouwstenen in deze context?

Antwoord:

Het is mogelijk om bepaalde kleinere maatregelen eerder voor te bereiden. Dit kunnen dan met name maatregelen zijn ter bevordering van de verkeersveiligheid. De term bouwstenen is geïntroduceerd in het Statenbesluit van februari 2019. Dit betroffen niet direct knelpunten in de zin van doorstroming maar nader te onderzoeken aspecten. In het Statenvoorstel van januari 2021 zijn deze opgenomen tezamen met de knelpunten en als één maatregelpakket gedefinieerd.

14. Ten behoeve van leefbaarheid zijn bovenwettelijke maatregelen bedacht. Wat is hiervan de kostenimpact?

15.

Antwoord:

16. De bovenwettelijke maatregelen zijn het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen ter hoogte van Vreeland, Loenersloot en Vinkeveen (ook hotspots genoemd). De investering is geraamd op €10,5 mln.

17.

18. Pag. 4. ad 1 de bocht bij Mijdrecht:

Wat houdt het alternatief met parallelweg en twee flauwe bochten in t.o.v. de voorkeursvariant?

Antwoord:

Het alternatief en de voorkeursvariant zijn vrijwel identiek. Qua verkeersveiligheid is het alternatief verkeersonveiliger vanwege de twee flauwe bochten. De twee flauwe bochten hebben als reden dat percelen in mindere mate worden aangetast/doorsneden.

Pag. 4. ad 4 het kruispunt met de Rijksstraatweg – Binnenweg:

Wat is hier nu concreet het voorstel om nader te onderzoeken; mede gezien de opmerking 'gemengd draagvlak'?

Antwoord:

Het betreft hier de afgevalen variant. Deze variant betrof een tunnel vanaf de Binnenweg onder de N201 aansluitend op de Rijksstraatweg. Deze variant heeft een grote ruimtelijke impact en vraagt een grote investering. Dit alternatief is in de basis ingebracht door bewoners, maar had te weinig draagvlak bij de omgeving vanwege de grote ruimtelijke impact.

19.

20. Pag. 5 ad OV Verbetervoorstel:

'Bij de plannen aandacht geven aan de fysieke inrichting van de weg en het optimaal ondersteunen van het busvervoer'. De N201 wordt veel gebruikt voor goederenvervoer. Wat is de impact hiervan op de doorstroming voor het goederenvervoer?

Antwoord:

Het betreft hier onder andere aanleggen van goed bereikbare haltes. Dit heeft geen significante impact op de doorstroming voor het goederenvervoer.

21.

22. Pag. 10 ad innovatie:

Wij lezen hier niets over smart mobility toepassingen, bijvoorbeeld m.b.t. intelligente verkeerslichten etc. Waarom niet?

Antwoord:

In de kosten is een bedrag opgenomen voor duurzaamheid en smart mobility. Overigens zijn 9 van de 11 verkeerslichten op de N201 inmiddels omgebouwd tot intelligente verkeerslichten; de zogenaamde iVRI. Hiermee lopen ook al proeven voor het goederenvervoer met lokale bedrijven. Voorts wordt er bij nadere uitwerking gekeken naar o.a. mobiliteitsmanagement.

23.

24. Pag. 13:

Wij lezen dat de investeringskosten van de minimale variant in het Statenbesluit van 18 februari 2019 werden geraamd op 402,9 mln.; inclusief 170 mln. voor vergroten potentie OV o.a. station Loenersloot. Het amendement voor onderzoek naar de mogelijkheden van een station Loenersloot werd echter pas aangenomen op 30 oktober 2019. Hoe zit dat?

Antwoord:

In het Statenbesluit van februari 2019 is opgenomen dat de haalbaarheid van station Loenersloot, als onderdeel van de bouwsteen OV, in fase 2 nader onderzocht zou worden. Vervolgens heeft u op 30 oktober 2019 bij de begroting een amendement ingediend om dit station te onderzoeken maar dit was dus al onderdeel van het eerdere besluit.

En waar zit dan precies de eventuele keuze om de investeringskosten te verlagen in verwerkt? Het niet aanpassen van de bruggen en het niet vervangen van de brug over het ARK (bij elkaar 110 mln)? Kan hier meer duidelijkheid in geboden worden?

Antwoord:

Het is geen doel geweest om de investeringskosten te verlagen. In fase 2 heeft, overeenkomstig het Statenbesluit van februari 2019, een nadere uitwerking plaatsgevonden van denkrichting 3 met daaraan gekoppeld relevante onderzoeken. Daar is uit gekomen dat het vervangen/aanpassen van de diverse bruggen niet noodzakelijk was. Daarnaast is de bouwsteen OV (inclusief station Loenersloot) kwalitatief benaderd zonder de kosten te ramen.

SP:

Wij hebben op zich geen bezwaar tot een jaar uitstel, om in die tijd verder te studeren op interessante mogelijkheden. Mogelijk zou kunnen blijken dat er met veel minder ingrijpende zaken ook een goede oplossing kan komen omdat men, ook in de toekomst, veel vaker thuis zal werken. Uitstel kost meestal veel geld, wij willen graag een transparantie berekening wat dit uitstel extra gaat kosten.

Antwoord:

Aangegeven is dat de kosten voor het aanvullend onderzoek geschat worden op €500.000,-. Doel is om te komen tot een kosten effectiever en kleiner pakket aan maatregelen, de kosten moeten dus sowieso minder zijn dan nu geraamd.

D66:

D66 heeft bij agendapunt 2.1. SV Verlengen Studiefase Toekomst N201 van die cie. M&M van 20 januari a.s. twee technische vragen:

1. We lezen in het SV niets over de mogelijk invloed van Corona op het verkeer. Wordt hier bij de uitwerking van de plannen rekening mee gehouden?

Antwoord:

De gehanteerde modellen zijn landelijk vastgesteld en hebben een juridische status. Alle modellen (verkeer, geluid, fijnstof, e.d.) houden (nog) geen rekening met de effecten van Corona. Er vinden op dit ogenblik wel op landelijk niveau en bij de provincie onderzoeken plaats naar het toekomstige effect op het gebied van mobiliteit en de daaraan gekoppelde milieu aspecten.

2. Wordt het niet eens tijd om bij dit soort projecten om een plafond vast te stellen welke financiën PS hiervoor beschikbaar wil stellen? M.a.w. Wat heeft PS hier gezien de maatschappelijke kosten en baten analyse maximaal voor over? Dit schept vooraf duidelijkheid naar partijen en voorkomt teleurstellingen.

Antwoord:

Het is natuurlijk lastig om vooraf volledige kennis te hebben van de problematiek en vooral van het oplossend vermogen van oplossingen die nog niet uitgewerkt zijn. Volgens ons is juist hiervoor de studiefase bedoeld. Wel is het zaak om in een veel eerder stadium bij te sturen, dat is bij dit project onvoldoende gebeurd.

SGP:

- De kosten van de maatregelen zijn in totaal 115 miljoen. Er wordt in de stukken ook gesproken over maatregelen ter verbetering van natuurwaarden rondom de N201, zoals het aanleggen van faunapassages. Zit dit in de kosten van 115 miljoen of zijn dit aanvullende kosten uit andere financieringsbronnen?

Antwoord:

De verbetering van de natuurwaarden zijn in de kostenraming meegenomen.

- Hoe zijn betrokken gemeenten en omwonenden meegenomen in het uitstel waarvoor nu gekozen wordt?

Antwoord:

De betrokken gemeenten en omwonenden zijn middels een brief en gesprekken op de hoogte gebracht. Daarnaast is het ook op de website vermeld.

- Een belangrijk knelpunt voor ons is de passering van Vinkeveen. We zien dat het alternatief wordt afgeserveerd. We begrijpen de afweging, maar het blijft wel een groot knelpunt. Onze vraag is hoe het overleg met de gemeente hierover loopt en of er samen met de gemeente wordt gezocht naar een oplossing of dat ieder met zijn eigen project bezig is?

Antwoord:

Met de gemeente De Ronde Venen is het betreffende standpunt van de provincie uitvoerig besproken en vindt er regelmatig overleg plaats om te kijken welke mogelijkheden er zijn en hoe wij hierin samen kunnen werken.

- Welke mogelijkheden zijn er om op de N201 filedetectie verder te verbeteren en welke kansen liggen hier potentieel?

Antwoord:

Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar filedetectie, de veiligheidswinst die hiermee te behalen was bleek onvoldoende om tot realisatie over te gaan.

In de memo over participatie wordt meerdere keren gesproken over een 'bewonersvariant' bij Loenersloot. Wat wordt hiermee bedoeld? Hoe is deze variant meegenomen?

Antwoord:

Bewoners van Loenersloot hebben een aantal varianten aangedragen voor het oplossen van het knelpunt nabij Loenersloot. Deze varianten (en tevens andere varianten) zijn meegenomen in de trechteringsfase. Zie hiervoor de memo 'aangehouden varianten'.

GL:

"In het Statenbesluit van 18 februari 2019 is de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal benoemd als knelpunt. Uit verkeerskundige berekeningen volgt dat de huidige brug met 2x1 rijstroken geen groot knelpunt vormt. Door meer opstelruimte vanaf de A2 in combinatie met een goede regeling van de verkeerslichten kan -in geval van file-de rij wachtende auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot worden gehouden waardoor het ritsen voor de brug zo min mogelijk tot problemen leidt."

- Begrijpt GroenLinks hieruit dat er niet wordt gekozen voor extra capaciteit op de N201, maar dat er capaciteit (verlengde afrit) op de A2 wordt gerealiseerd?

Antwoord:

Het gaat hierbij over het creëren van opstelcapaciteit voor het eerste VRI kruispunt Loenersloot gezien vanuit de A2. Er wordt geen extra capaciteit op de A2 gerealiseerd. Vanaf Loenersloot richting A2 is op de oprit naar de A2 (Amsterdam) wel een verdubbeling van de oprit voorgesteld.

- Was de verkeersregelininstallatie tot nu toe niet goed dan?

Antwoord:

De huidige VRI kruising kan de belasting niet aan, technisch functioneert het maar de capaciteit is niet afdoende. De VRI dient daarom te worden aangepast in samenhang met de voorgestelde maatregelen. Voorkomen moet worden dat er opstopping voor de brug ARK ontstaat.

- Staat er bij knelpuntnummer 5 (Kruispunt N201/N402) dat het alternatief, namelijk een filedetectiesysteem, 9 miljoen euro kost? Kan dit gemotiveerd worden?

Antwoord:

Er is in het onderzoek naar filedetectie ook gekeken naar filedetectie nabij de N402. Nabij de aansluiting N402 zit een bocht in de N201 naar de brug ARK. Het probleem van slecht zicht (verkeersveiligheid) vanwege de bocht in de weg kan worden opgelost door het strekken van deze bocht. De investering daarvoor is €9 mln.. Mogelijk zou ook een filedetectiesysteem hier aan bij kunnen dragen maar dit is nog niet verder uitgewerkt.