

Technische vragen en antwoorden N201 d.d. 17 maart 2021

Knelpuntoplossingen en denkrichting

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht weer van de knelpunten en maatregelen voortkomende uit de onderzoeken 2019-2020 met daarbij de bijdrage voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.



Onderstaande tabel geeft een overzicht weer van een mogelijk versoberd pakket gebaseerd op kosteneffectiviteit en de focus op leefbaarheid en veiligheid. Toelichting: groen = handhaven oorspronkelijke voorstel, oranje = aangepast voorstel, rood = voorstel, of onderdeel daarvan, vervalt. Is een vlak wit dan levert de maatregel geen substantiële bijdrage op het betreffende aspect. Genoemde bedragen zijn x€1.000.000, de oorspronkelijke kosten zijn geraamd maar voor de denkrichting betreft het een grove inschatting.

Hierbinnen zijn wellicht ook nog optimalisaties mogelijk maar dit moet uit de verlengde studiefase blijken

Nr.	Knelpunt	Versoberde maatregel	Oorspronkelijke kosten	Kosten denkrichting	Doorstroming	Leefbaarheid	Veiligheid	Fiets (veiligheid)
1	De bocht bij Mijdrecht	Huidige kruising optimaliseren	31,2	10				
2	Het kruispunt met de N212	Kruispunt optimaliseren en fietstunnel vervalt	8,8	2				
3	De aansluiting met de A2 oost en west (behouden)		10,1	10,1				
4	Het kruispunt (de bajonet-aansluiting) met de Rijksweg – Binnenweg (behouden)		14,7	14,7				
5	Het kruispunt met de N402 (behouden)		2,8	2,8				
6a	Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	Fietstunnel vervalt, wel fietsoversteek verplaatsen	4,7	1				
6b	Raadhuislaan - Singel 50 km/u	60 km beter afdwingen	12,6	2				
8	Kruispunt N196 (behouden)		1,4	1,4				

A	Opritten doorsnijding kern Vinkeveen (behouden)		2,4	2,4				
B	De Demmerikse brug	Combineren met onderhoud	5,1	3				
Fiets	Amstelhoek – Mijdrecht	Fietspad afschermen	3,4	1				
Fiets	Vinkeveen – A2 – Loenersloot	Fietspad afschermen	3,9	1				
Hot spots	Geluidwerende voorzieningen (behouden)		10,5	10,5				
	Duurzaamheidsmaatregelen (wens in aanbesteding), smart mobility		3,4	3,4				
	Totaal		115,0	65,3				

CDA: In het additionele memo van 26.1.2021 schrijft u dat er brede steun is in de commissie voor een nadere versoering van het pakket. Dat is nieuw voor ons. Zover zijn wij nog niet. De mate van versoering werd zelfs in de commissievergadering door GS geduid met een bedrag dat ongeveer de helft van de prognose van de voorkeursvariant zou bedragen terwijl nota bene al heel wat deelprojecten lopende het onderzoek afgefallen zijn. Kan nog eens nader gemotiveerd waarom deze mate van versoering (in geld) niet in het Statenvoorstel is terug te vinden?

De mate van versoering is afhankelijk van het nadere onderzoek. Er wordt globaal gekeken naar de must have, should have, could have en won't have (MoSCoW). Daarnaast wordt er gekeken naar een nadere versoering van de maatregelen. Zie hiervoor ook het overzicht knelpunten en denkrichtingen.

PvdA: In het voorstel staat dat de focus bij de nadere afbakening van het versoerde pakket aan maatregelen zal liggen op leefbaarheid en veiligheid. Is het mogelijk om de onderzochte voorkeursvarianten bij de 8 knelpunten en de andere bouwstenen te rangschikken op respectievelijk die 2 punten? Dus welke maatregelen leveren het meest op qua leefbaarheid respectievelijk veiligheid en welke het minst?

Zie hiervoor de bovenstaande tabel waarin per knelpunt inzichtelijk is gemaakt of er mogelijke versoering plaats kan vinden en wat de kosten van het versoerde alternatief zijn.

Christen Unie: In het kader van versoering gaf Gedeputeerde bij de 1e commissiebehandeling in januari aan dat hij een pakket maatregelen van om en nabij de 60 mio goed voorstelbaar achtte. Kan het pakket wat hij in gedachten had, geconcretiseerd worden?

Zie hiervoor de denkrichting zoals geschetst in de bovenstaande tabel. Komend jaar moet onderzocht worden of dit een goede denkrichting is.

Bocht bij Mijdrecht

SGP: Kan die bocht bij Mijdrecht naar voren gehaald worden in de planning?

SGP: Wil de gemeente DRV aan de verlegging van die bocht meebetalen? Is daarover al duidelijkheid?

CDA: De bocht bij Mijdrecht; in de discussie is het grote tekort voortvloeiende uit MKBA-analyse ingebracht, maar ook de potentiële kwaliteitsverbetering van het gebied en een mogelijke grote additionele dekking waardoor het MKBA-tekort sterk kan verminderen. In het stuk is aangegeven dat er nader overleg gevoerd zal worden met de gemeente Mijdrecht, is de afspraak al gemaakt?

PvdA: De bocht bij Mijdrecht springt er nogal uit qua kosten. Wat is het effect op leefbaarheid en verkeersveiligheid van deze maatregel?

In het onderzoek zal gekeken worden naar een kosteneffectief maatregelen pakket. Het strekken van de bocht bij Mijdrecht is de duurste maatregel.

De effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn beperkt omdat qua leefbaarheid de huidige ligging van de N201 vooral tussen bedrijven ligt en qua verkeersveiligheid de automobilisten door de bochten en de verkeerslichten hun snelheid zullen verminderen. De bocht staat niet in de top van de wegvak onveiligheidslijst.

Er vindt overleg plaats met gemeente DRV om te bekijken of een andere oplossing tot de mogelijkheden behoort. Daarnaast is er overleg over de integratie van de strekking van de bocht in de plannen van de gemeente en de daaraan gekoppelde kosten voor de provincie.

Vinkeveen

SGP: Hoe verloopt de afstemming van de gemeente DRV als het gaat om de aanpak van het kruispunt bij Vinkeveen?

Er is goede afstemming met de gemeente. Vanuit verkeersveiligheid is het verlengen van de opritten een belangrijke maatregel. In het Statenvoorstel is dit knelpunt ook benoemd en een voorstel gedaan om mogelijk al eerder voorbereid en gerealiseerd te worden.

Demmerikse brug

CDA: Kan onderzocht worden in hoeverre het naar voren halen van een nieuwe (hoge) Demmerikse brug effect heeft op de doorstroming van het verkeer en het zogenaamde fietsalternatief?

CDA: Kan overigens ook aangegeven worden wat de mogelijke budgettaire gevolgen zijn van dit naar voren halen bijvoorbeeld 5 in plaats van 10 jaar?

Aangegeven is dat de brug met 5 tot 10 jaar vervangen moet worden. Dit is dus een rekbaar begrip. Maatgevend is de voorbereiding voor de vervanging van de brug die enige tijd in beslag zal nemen. Er moet worden onderzocht of de brug beweegbaar blijft dan wel vast en wat de mogelijkheden en kosten zijn voor het vervangen van de brug. Om het fietspad ter plaatse van de brug verder van de weg af te leggen zal onderzocht worden of er een geïntegreerde oplossing kan worden gemaakt. Daarnaast moet er gekeken worden naar de impact op het verkeer gedurende de vervanging. Het fietsalternatief onder de brug door heeft een directe relatie met het voorstel voor de aanleg van een fietspad vanaf Loenersloot ten zuiden van de N201. Dit wordt ook nader onderzocht in het voorgestelde vervolgonderzoek.

MKBA

VVD: In vervolg op de opmerking van Gedeputeerde, dat het verleggen van de bocht bij Mijdrecht veel geld kost en de MKBA voor het oplossen van dit knelpunt niet positief is:

- Waarom hoort PS dat de MKBA voor de integrale oplossing van alle knelpunten niet in balans is en de inzichten op de individuele projectonderdelen nog onvoldoende scherp zijn, terwijl de gedeputeerde zich reeds uitlaat over de MKBA specifiek voor het oplossen van het knelpunt bij de bocht bij Mijdrecht?

Dit betreft een inschatting wanneer er specifiek naar de strekking van de N201 bij Mijdrecht wordt gekeken. Het strekken van de bocht bij Mijdrecht is de duurste maatregel. De effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn beperkt omdat qua leefbaarheid de huidige ligging van de N201 vooral tussen bedrijven ligt en qua verkeersveiligheid de automobilisten door de bochten en de verkeerslichten hun snelheid zullen verminderen. De bocht staat niet in de top van de wegvak onveiligheidslijst.

- Hoe ziet de MKBA eruit voor het verleggen van de bocht bij Mijdrecht als gerekend wordt met verschillende (realistische) variabelen voor de discontovoet?

Er wordt voor infrastructurele werken met een discontovoet gerekend van 4,5%. Deze discontovoet is hoog, de standaard discontovoet is 3%. Bij infrastructurele projecten wordt met een hogere discontovoet gerekend, omdat het risico ook hoog is. Aan het begin van het project worden grote investeringen gedaan met het oog op toekomstig gebruik van de N201. Het toekomstige gebruik van een weg is echter vrijwel altijd onzeker, waardoor het risico van het project hoog is. In het voorgestelde onderzoek zullen ten behoeve van de kosteneffectiviteit, kosten-baten per maatregel worden berekend. Nu was uitgegaan van een integrale benadering van de N201.

Daarnaast is de discontovoet vorig jaar aangepast. Zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/11/10/rapport-werkgroep-discontovoet-2020/rapport-werkgroep-discontovoet-2020.pdf>

De discontovoet voor infrastructurele werken komt nu gemiddeld op 1,6% met in scenario Hoog: 2% en in scenario Laag: 1,2%.

Maar daar zou een project niet vanaf moeten hangen. Bij discontovoet 4,5% MKBA=0,61. Bij discontovoet 3% MKBA=0,70.

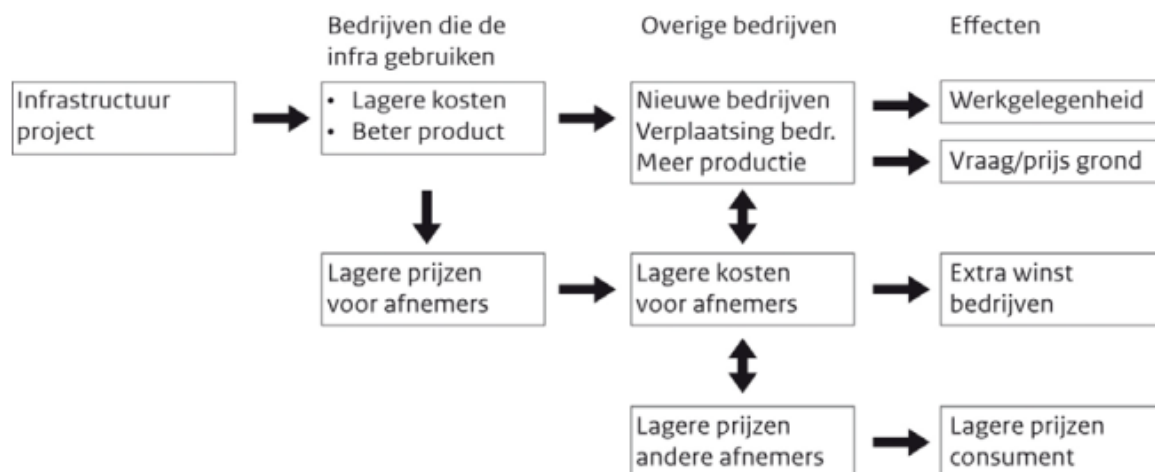
- In hoeverre zijn de baten van het gemeentelijke plan om een nieuw bedrijventerrein aan te leggen in de bocht bij Mijdrecht meegenomen in de MKBA?

Deze baten zijn onvoldoende direct gerelateerd aan de weg om deze direct mee te nemen in de MKBA van de weg, dergelijke winst komt wel terug in de indirecte effecten zoals opgenomen in de

MKBA. Het terrein kan ook zonder de weg worden gerealiseerd. Er is reeds overleg met gemeente DRV om te bekijken of andere oplossing tot de mogelijkheden behoort. Daarnaast is er overleg over de integratie van de strekking van de bocht in de plannen van de gemeente en de daaraan gekoppelde kosten voor de provincie.

- In hoeverre zijn de baten voor omwonenden meegenomen in de MKBA?

De baten in de vorm van leefbaarheid, milieu e.d. zijn meegenomen in de MKBA. Dit is echter altijd meer kwalitatief van aard maar daarmee niet minder van belang. Ook zijn deze baten terug te vinden in de indirecte effecten, bijvoorbeeld in de vorm van lagere mobiliteitskosten en daarmee een verbetering van de concurrentiepositie. Zie onderstaand schema uit de MKBA, voor een uitgebreidere toelichting kunt u het volledige rapport hier vinden: <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Milieu-en-Mobiliteit/2021/31-maart/13:30/2020MM184-06-Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse-MKBA-1.pdf>



- Wat is verder relevant voor het beeld, dat de MKBA niet positief is?

De MKBA is één van de criteria waarop een afweging wordt gemaakt. Het is daarmee niet zo dat een MKBA altijd positief moet zijn maar hiernaar wordt vaak wel gestreefd. Het is vooral een hulpmiddel om voor besluitvorming de verschillende effecten goed in beeld te hebben en daarmee een goede afweging te kunnen maken

CDA: In de MKBA zijn kennelijk kwalitatieve aspecten als ruimtelijke impact, leefbaarheid, inpassing en draagvlak kennelijk niet gewaardeerd. Deze aspecten behoren tot de primaire projectdoelstellingen. Is het niet mogelijk om een waardering van deze aspecten in de vorm van een kwalitatieve benadering op te stellen? Ben u het met ons eens dat een waardering zoals aangegeven het beeld van de MKBA sterk zou verbeteren?

U bedoelt wellicht een kwantitatieve benadering van deze onderdelen. Dat kan maar is zeer uitdagend, wat kost geluidsoverlast of het verlies van leefgebied van een specifieke vogel? Door deze kwalitatief mee te nemen zijn ze nadrukkelijk in beeld en kunnen deze aspecten meegewogen worden in de besluitvorming. Wel kan het helpen om de verschillende effecten in een tabel meer gelijkwaardig te presenteren en minder de nadruk te leggen op het cijfermatige deel.

Kan aangegeven waar de discontovoet voor het gehanteerde MKBA voor staat en waarom de provinciale norm niet is gehanteerd?

De werkgroep discontovoet raadde in 2015 aan om in infrastructurele projecten te werken met een discontovoet van 4,5%. Deze discontovoet is hoog, de standaard discontovoet is 3%. Bij infrastructurele projecten wordt met een hogere discontovoet gerekend, omdat het risico ook hoog is. Aan het begin van het project worden grote investeringen gedaan met het oog op toekomstig gebruik van de N201. Het toekomstige gebruik van een weg is echter vrijwel altijd onzeker, waardoor het risico van het project hoog is. Het advies over de hoogte van de discontovoet is echter eind vorig jaar aangepast. Zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/11/10/rapport-werkgroep-discontovoet-2020/rapport-werkgroep-discontovoet-2020.pdf>

De discontovoet voor infrastructurele werken komt nu gemiddeld op 1,6% met in scenario Hoog: 2% en in scenario Laag: 1,2%.

Algemeen

VVD:

1. Medio 2020 is PS als volgt geïnformeerd:

- “**De voorkeursvarianten en alternatieven**, mede door de onderzoeken en de participatieronden, **zijn echter dermate uitgekristalliseerd** dat een adaptieve benadering met bijbehorend dekkingsvoorstel in het Statenvoorstel van november 2020, ter definitieve besluitvorming aan u wordt voorgelegd.”

- “Alles afwegende is daaruit een integrale voorkeursvariant met enkele bijbehorende alternatieven per knelpunt gekomen. **De haalbaarheid en/of wenselijkheid van de alternatieven** zijn afhankelijk van politieke besluitvorming, cofinanciering, draagvlak stakeholders en kosten/bateneffectiviteit. In het Statenvoorstel van november wordt hier nader op ingegaan.”

2. Eind december 2020 verneemt PS, dat GS heeft besloten tot een **aangepast voorstel** op basis van een kleiner en kosteneffectiever pakket, welke nog verstuurd gaat worden naar PS.

Begin januari 2021 geeft GS aan kansen te zien om de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op de N201 te verbeteren, maar van mening is dat in het huidige plan de kosten niet in balans zijn met de maatschappelijke opbrengsten, en dat de toegevoegde waarde van de individuele projectonderdelen **nog onvoldoende scherp** zijn.

Daarom de volgende vragen:

- Waar komt de uitspraak van GS opeens vandaan, dat er nog maar 50 tot 100 miljoen besteed kan worden aan het oplossen van de knelpunten op de N201, terwijl twee jaar geleden door GS nog werd gesproken over een sober maar noodzakelijk maatregelenpakket met een veelvoud aan miljoenen en bovendien de informatie van medio 2020 eveneens nog een geheel andere verwachting liet zien?

Dit is een inschatting op basis van de baten zoals die in de huidige studie zijn gevonden. Met een kleiner pakket zal iets minder opgelost worden waarmee onze verwachting is dat de balans tussen kosten en baten voor deze opgave binnen deze range te vinden is. Daarom is ook een dergelijk brede range gecommuniceerd.

- Hoe ziet het pakket aan maatregelen ('het aangepaste voorstel') er concreet uit, waar GS een extra jaar onderzoek voor wil uittrekken?

Er is geen concreet pakket aan maatregelen. Er zijn slechts denkrichtingen. Het pakket aan maatregelen vloeit voort uit de nadere onderzoeken waarbij nadrukkelijker naar leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt gekeken.

- Wat moet in een jaar tijd aanvullend onderzocht worden, wat niet reeds in de afgelopen twee jaar onderzocht is of onderzocht had kunnen worden op basis van het voorkeursscenario?

Om te komen tot een kleiner pakket zullen er maatregelen af moeten vallen of substantieel aangepast moeten worden. Vervolgens moeten we opnieuw het oplossend vermogen van dit aangepaste pakket toetsen.

Er zal daarbij ook kritisch gekeken worden naar de effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid van alle maatregelen (kosten baten op individueel niveau, de kosteneffectiviteit). Hierbij is het van belang de integraliteit niet uit het oog te verliezen. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de planprocedures en de gevolgen voor stikstof.

- Wat ziet GS als de grootste 3 knelpunten op de N201 en hoe 'scoren' ieder van deze knelpunten i.r.t. de aspecten doorstroming, veiligheid en leefbaarheid en in hun onderlinge afhankelijkheid?

Zoals aangegeven in het Statenvoorstel betreffen dit, gezien vanuit doorstroming: N201-N402, bajonetaansluiting Loenersloot en rond de A2. Deze hebben een grote afhankelijkheid ten opzichte van elkaar. De maatregelen dragen in grote mate bij aan de doorstroming en (fiets)veiligheid en de oplossing bij Loenersloot draagt bij aan de leefbaarheid (de files weg uit Loenersloot). Daarnaast was in het voorstel opgenomen dat er een bovenwettelijk geluidsmaatregel nabij de Binnenweg in Loenersloot zou worden genomen en er een onderzoek plaats zou vinden naar het verlagen van de snelheid naar 60 km/u in plaats van 80 km/u vanaf de N402 tot en met de A2.

- Wat ziet GS als gewenste volgorde in het oplossen van de verschillende knelpunten en waarom?

De volgorde is afhankelijk van de uitkomsten van het nadere onderzoek. Er kan geclusterd worden maar anderzijds is het niet gewenst om de N201 in één keer op de schop te nemen. Dit veroorzaakt teveel overlast voor zowel weggebruikers als de omgeving.

- Voor welke knelpunten liggen er technische problemen dan wel andere onoverkomelijke bezwaren, en welke zijn dat dan, om niet reeds in 2021 te starten met de voorbereiding van de oplossing van (wellicht al enkele van) die knelpunten?

De grote knelpunten zoals Loenersloot, A2 en de bocht bij Mijdrecht zijn het meest complex en ingrijpend, deze vragen daarmee ook de langste voorbereiding.

Vanuit verkeersveiligheid is het verlengen van de opritten bij Vinkeveen een belangrijk issue. In het Statenvoorstel is dit knelpunt ook genoemd om mogelijk al eerder voorbereid en gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast kunnen er samen met het nog uit te voeren grootonderhoud nabij Vreeland ook al aanpassingen gedaan worden zoals het fietsveiliger maken van de brug bij Vreeland.

CDA:

- Besluit punt 2 legt de nadruk op leefbaarheid en verkeersveiligheid, wat is de reden om bereikbaarheid niet meer als een van de prioriteiten te zien, dat was toch de hoofdaanleiding om de N201 te vernieuwen? Wij kunnen de beweegreden(en) van deze herprioritering in het voorliggende voorstel niet terugvinden en vinden dat daar een nadere verklaring voor nodig is.

In het Statenvoorstel staat in de overwegingen dat de toegevoegde waarde van de individuele projectonderdelen m.b.t. veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid onvoldoende scherp is. In het besluit wordt aangegeven om tot een kosten effectiever en kleiner pakket aan maatregelen te komen met een nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

- Dat er aanleiding is de mogelijkheden voor fietsgebruik en leefbaarheid bijzonder aandacht te geven bij het onderzoek is niet meer dan logisch dat vloeit voort uit de inhoud van het Collegeprogramma. Bent u het overigens met ons eens dat het scheiden van langzaam verkeer van snelverkeer overigens ook een hele positieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid maar ook op de bereikbaarheid met name het snelverkeer?

Het langzaam- en snelverkeer is voor het overgrote deel reeds gescheiden. Verdere scheiding zal onderwerp zijn van de verdere studie. Voor wat betreft de aanleg van fietstunnels is het bereikbaarheidseffect daarvan voor de auto meestal vrij beperkt.

- Kan de constatering onder 2 nader in het vervolgonderzoek geduid worden, bijvoorbeeld stel dat we een complete scheiding van langzaam verkeer van het snelverkeer over het hele traject kunnen bereiken wat voor betekenis heeft dat voor alle verkeer op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid?

De bereikbaarheid (doorstroming) alsmede de fietsverkeersveiligheid zal door een complete scheiding toenemen. Echter is dit beperkt omdat voor het overgrote gedeelte deze stromen al gescheiden zijn. Qua leefbaarheid (vertaalt naar lucht en geluid) heeft het nauwelijks invloed. Zoals aangegeven zijn er weinig kansen op het vergroten van het fietsgebruik.

- Zijn de vele participanten in het afgelopen proces op de hoogte van het verlengen van de denkperiode met een jaar en bestaat daar begrip voor?

Alle participanten zijn op de hoogte gebracht middels de website, een nieuwsbrief dan wel middels gesprekken.

- Het CDA kan zich overigens voorstellen dat gezien de grote hoeveelheid projecten en het toekomstige mogelijke beslag op de begrote kapitaallasten enigermate terughoudend wordt geopereerd maar dat vraagt dan wel een integrale afweging van de overige projecten die bij realisatie mogelijkwijdge gevolgen hebben voor dit budget. Bent u het met ons eens dat we beter eerst die discussie hadden moeten voeren?

Zo werkt ons systeem niet, projecten moeten op eigen waarde beoordeeld worden binnen de kaders zoals door PS en GS gesteld. Als we alles tegen elkaar gaan afwegen doen we uiteindelijk niets. Daarnaast is het kapitaallasten plafond ook door PS te bepalen, deze kan dus bij onvoldoende ruimte verhoogd worden.

- Is met de participanten van dit project overleg gevoerd over het resultaat wat thans voor ligt en is er een overzicht van de geuite opinies van deze participanten (waarvan wij weten dat er in het proces grote betrokkenheid was)?

Er is na de ontwerp ateliers voortdurend overleg geweest met de participanten. Dit betrof niet alleen een Q&A op de website waardoor inzicht is gekregen in de geuite opinies, maar ook middels individuele gesprekken, meerdere gesprekken met dorpsraden en gesprekken met de betrokken gemeenten. Deze reacties zijn zeer divers.

- In de discussie is aangevoerd dat de N201 zeer sterk belast wordt met sluipverkeer, uit de onderzoeken blijkt dat niet, kortom wat is waar en wat is niet waar?

Sluipverkeer is op deze weg vooral perceptie. Er is uitgebreid onderzoek naar sluipverkeer gedaan, mede door middel van kentekencamera's, en dit onderzoek liet zien dat er maar zeer beperkt sluipverkeer aanwezig is. Een kanttekening is dat er bij (grote) incidenten wel sprake van sluipverkeer is maar dit is dus niet structureel.

- Is in het gehanteerde verkeersmodel bij de onderzoeken ook uitgegaan van het nader beprijzen van vrachtverkeer vanaf 2023 door de rijksoverheid en wat is het verwachte effect daarvan bijvoorbeeld op het vrachtverkeer vanuit de bloemenveiling Aalsmeer?

Er is in het model niet uitgegaan van het nader beprijzen van het vrachtverkeer. De uitkomsten van de onderzoeken zijn nog niet bekend. Omdat de N201 bij invoering al grotendeels onderdeel is van het heffingsnetwerk is er niet de verwachting dat het vrachtverkeer zal toenemen.

- Overigens welke aanvullende onderzoeken (per knelpunt/bouwsteen) heeft U zelf (u kunt dat beter beoordelen dan een enigszins op afstand werkend Statenlid) op het oog? Kan daarvan een overzicht geleverd worden?

In het vervolgonderzoek zal kritisch gekeken worden naar effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van alle maatregelen (kosten baten op individueel niveau (kosteneffectiviteit)). Hierbij is het van belang de integraliteit niet uit het oog te verliezen. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de planprocedures en de gevolgen voor stikstof.

- Wat kunnen we na een jaar studie verwachten; een compleet uitgewerkt alternatief voor de aanpak van de N201 inclusief zekerheid omtrent PAS en stikstofdepositie opdat wij een definitief besluit kunnen nemen over de aanpassingen van de N201?

Doel is om na een jaar een kosteneffectiever maatregelenpakket te presenteren en daarbij inzicht te geven in de benodigde planprocedures en stikstofdepositie.

- Welke kleinere aanpassingen zijn er op korte termijn mogelijk (de zogenaamde Quick Wins) en is daar een lijstje van te maken?

De quick wins zullen zo spoedig mogelijk binnen de studie worden onderzocht. In het Statenvoorstel is het knelpunt nabij Vinkeveen als voorbeeld genoemd om mogelijk al eerder voorbereid en gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast kunnen er samen met het nog uit te voeren grootonderhoud nabij Vreeland ook al aanpassingen gedaan worden zoals het fietsveiliger maken op de brug bij Vreeland.

ChristenUnie:

- Terugkijkend naar besluit en onderliggende stukken PS februari 2019: In de stukken destijds adviseerden Twijnstra Gudde en Decisio een "adaptieve aanpak" en "verbeteringen realiseren door voornamelijk kleinschalige maatregelen die passen bij het gebied". Heeft dit advies een plek gekregen in de vervolgonderzoeken die tot nu toe zijn gedaan, en levert dit dan de knelpunten op die in de huidige stukken zijn opgenomen? Of is van dat advies afgeweken, en wat is daarvan de reden?

Ja, veel van de maatregelen in het huidige voorstel zijn relatief kleinschalige maatregelen maar tezamen zijn de kosten toch vrij hoog.

Uit de onderzoeken zijn de knelpunten naar voren gekomen die ook al gedeeltelijk in de stukken van 2019 waren vermeld. Hoe deze knelpunten dienen te worden opgelost is in het onderzoek van 2019-2020 onderzocht.

In bijlage 1 van het voorstel is een adaptieve planning opgenomen, zie vanaf pagina 80 in: <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Milieu-en-Mobiliteit/2021/31-maart/13:30/2020MM184-02-Memorandum-knelpunten-en-bouwstenen-en-voorkeursvariant-en-N201-fase-2-1.pdf> . Adaptief wil hier zeggen dat gekeken wordt naar een fasering

waarbij de uit te voeren maatregelen qua kosten-baten effectiviteit worden beoordeeld en de maatregelen met een hoge effectiviteit eerst worden uitgevoerd. Zo ontstaan effectieve investeringen met een hoog rendement.

- Doorstroming en vrachtverkeer:
Is er onderzoek gedaan naar de effecten van het vrachtverkeer op deze route (in de stukken van februari 2019 wordt gesteld dat het niet zozeer om sluisverkeer van auto's gaat op dit deel van de N201 maar wel om vrachtverkeer, met name vanaf de bloemenvelling).
Vanaf 01-01-2023 wordt een kilometerheffing ingevoerd voor vrachtverkeer, onder meer voor de N201. Zijn er rekenmodellen die kunnen voorspellen wat de effecten hiervan zullen zijn voor het vrachtverkeer op de N201?
Zijn verkeers-remmende maatregelen voor vrachtverkeer tbv leefbaarheid en verkeersveiligheid ook al meegenomen in de onderzoeken?

Omdat de N201 bij invoering al grotendeels onderdeel is van het heffingsnetwerk is er niet de verwachting dat het vrachtverkeer zal toenemen.

In de onderzoeken van 2019-2020 is het onderzoek van de kilometerheffing niet meegenomen. Dit onderzoek is door het ministerie verricht. Er is geen rekening gehouden met verkeer remmende maatregelen voor vrachtverkeer. De N201 is grotendeels een 80 km/u weg en wordt regelmatig onderbroken door verkeerslichten. In de voorstellen was wel uitgegaan van een snelheidsverlaging van 60 km/u naar 50 km/u nabij Vreeland en een onderzoek naar 60 km/u vanaf de N402 naar Loenersloot.

- Snelheidsverlaging:
Al bij de behandeling van het SV N201 in februari 2019 is door meerdere fracties geopperd om de snelheid naar 60 km te verlagen en her en der passeerstroken voor het OV aan te leggen. In hoeverre is een lagere snelheid (en de effecten daarvan op doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de geïdentificeerde knelpunten) al meegenomen in de tot nu toe uitgevoerde onderzoeken.
Kan in de verlengde studiefase onderzocht worden welke nieuwe knelpunten-lijst ontstaat, wanneer de 60 km ingevoerd zou worden?
Voor de zomer komt GS richting PS met het Netwerkperspectief Provinciale wegen.
Is daar nu al meer over bekend en in hoeverre heeft dit invloed op de versobering en de weging tussen de 3 pijlers (leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming) voor de N201?

Het verlagen van de snelheid naar 60 km/u heeft grote consequenties voor de inrichting van de weg. Het is niet zo dat het verwisselen van borden van 80 km/u naar 60 km/u voldoende is. Daarnaast zal een lagere snelheid mogelijk leiden tot ontwijkgedrag naar het onderliggend wegennet. Er wordt immers gezocht naar de snelste route. Er is bewust gekozen voor het oplossen van knelpunten hetgeen niet direct leidt tot hogere snelheden omdat de weg zelf in beginsel 2x1 blijft. In de voorstellen was wel uitgegaan van een snelheidsverlaging van 60 km/u naar 50 km/u nabij Vreeland. Daarnaast is een onderzoek uitgevoerd naar 60 km/u vanaf de N402 naar Loenersloot naast de vertragende werking van de kruisingen c.q. verkeerslichten.
Er is nog niets bekend over de invloed van het Netwerkperspectief Provinciale wegen 2040 op de N201.

- OV & Fiets:
Wanneer worden de resultaten van de Quick Scan Loenersloot verwacht en welke bijdrage kan beter OV leveren in de totaal-aanpak N201?

Met de Quick Scan Loenersloot wordt waarschijnlijk het onderzoek naar een station bij Loenersloot bedoeld. Waarschijnlijk worden de resultaten hiervan in Q2 van dit jaar bekend. Door het zeer diverse herkomst en bestemmingspatroon zijn de kansen voor het OV in dit gebied beperkt. In de onderzoeken is wel rekening gehouden met de doorstroming van het OV. In veel gevallen rijdt het OV over de weg en profiteert daarmee van de verbetering van de doorstroming.

- Participatie (van belanghebbenden en inwoners):
Participatie heeft tijdens het hele proces vorm gekregen, maar de wensen van inwoners en de insteek van de provincie met name bij Loenersloot zijn niet in de meeste gevallen niet dichterbij elkaar gekomen. Op welke manier wordt participatie het komende jaar nu verder ingevuld? Hoe worden belanghebbenden en inwoners betrokken, mho verwachtingenmanagement en draagvlak voor toekomstige ingrepen?

Vanaf 2017 heeft er een uitgebreid participatie traject plaatsgevonden ("Wikken en Wegen" proces). Deze participatieve aanpak sluit aan bij het werken volgens de Omgevingswet en is voortgezet in deze integrale en gebiedsgerichte tracéstudie.

Deze participatie was uniek voor de provincie. Statenleden en diverse raadsleden van aan- en omliggende gemeenten zijn hierbij aanwezig geweest. Ambtelijk zijn onder andere provincie Noord-Holland, RWS en de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht aanwezig geweest. Ook hebben partijen als de dorpsraden, Fietzersbond, natuurorganisaties, ondernemers, eigenaren en omwonenden hun bijdrage geleverd. Daarnaast is met de dorpsraad van Loenersloot en individuele bewoners meerdere malen overleg geweest.

Met het verlengen van de studiefase met 1 jaar is het consulteren van de participanten het maximaal haalbare. Bovendien is er bij de participanten de afgelopen 3 jaar al veel opgehaald.

- **Onderzoek:**
Hoe gaat een extra studiejaar uiteindelijk helderheid verschaffen over aan te pakken knelpunten? Kan er al iets meer gezegd worden over scope en onderzoeksopzet. Welke doelen worden mho output opgenomen. Dit alles om de toegevoegde waarde wel voldoende scherp te krijgen (een van de aanleidingen voor de verlenging studiefase).

In het vervolgonderzoek zal er kritisch gekeken worden naar effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid van alle maatregelen (kosten baten op individueel niveau (kosteneffectiviteit)). Hierbij is het van belang de integraliteit niet uit het oog te verliezen. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de planprocedures en de gevolgen voor stikstof.

PvdA:

- De meest intrigerende passage uit het Statenvoorstel vond ik deze op pagina 7: *Doorstroming* Van de 8 in beeld gebrachte knelpunten geeft onderzoek aan dat als er niets gedaan wordt (2030), het verkeer vastloopt op 3 knelpunten (kruising met N402, nabij Loenersloot en rond de A2). De overige 5 knelpunten zijn gemaskeerd. Ze lijken geen probleem, maar dit komt omdat het verkeer deze knelpunten eenvoudigweg niet kan bereiken door vertraging als gevolg van de 3 zichtbare knelpunten.
Kan ik hieruit concluderen dat vanwege het waterbedeffect, als je niet alle 8 de knelpunten aanpakt (wat we niet gaan doen omdat het veel te duur is), je net zo goed helemaal niks kunt doen, omdat overal waar je de doorstroming verbetert, je ergens anders dan weer een knelpunt veroorzaakt?

Nee, zo simpel is het helaas niet. Het gaat om het vinden van een goede balans tussen het oplossen/verminderen van de verschillende knelpunten, de kosten daarvan en de effecten op netwerkniveau.

De N201 (lopende vanaf Vreeland tot Amstelhoek) is in de provincie Utrecht al jaren een knelpunt als het gaat om leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid, ondanks diverse maatregelen die in het verleden zijn getroffen. Naar de toekomst toe dreigt dit knelpunt nog groter te worden door de verwachte groei van de diverse ruimtelijke en economische activiteiten in de omgeving van de N201, zoals woningbouwontwikkeling bij Vinkeveen en bedrijventerreinontwikkeling bij Mijdrecht. Dit naast de autonome ontwikkeling.

Door de integrale benadering is het slechts beperkt mogelijk om individuele maatregelen in de voorbereiding te brengen omdat de bouwstenen uit het plan bijdragen aan meerdere doelen en de maatregelen elkaar onderling beïnvloeden. Tevens is het gehele pakket aan maatregelen op een integrale wijze doorgerekend. In het nadere onderzoek dient er gekeken te worden naar een betere kosteneffectiviteit met behoud van deze integraliteit.

- Zijn er al betrouwbare post-corona verkeersmodellen waarmee de toekomstige verkeersintensiteit in kaart gebracht kan worden?

Er zijn nog geen post-corona verkeersmodellen beschikbaar. Wel laten onze telpunten zien dat het aantal auto's per dag maar beperkt verschilt met de situatie voor corona. Naast een klein effect op de spitsen is het derhalve niet de verwachting dat dit grote en langdurige positieve effecten heeft op de drukte op deze weg.

Alle documenten inzake de N201 zijn te vinden op: <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/toekomst-n201-amstelhoek-vreeland>

Onder het kopje Animatiefilmpjes zijn de simulaties van het kruispunt bij Loenersloot te vinden. Mochten hier nog vragen over zijn dan kan er altijd een korte toelichting gegeven worden.