

Geachte dames en heren,

Hierbij stuur ik u de input die ik van de verschillende fracties heb ontvangen ter voorbereiding van de technische vragensessie N201 op 17 maart a.s. (14.00-15.30 uur)

Met vriendelijke groet,

Ruud Poort
Adjunctgriffier Provinciale Staten van Utrecht
06-18300527
Ruud.poort@provincie-utrecht.nl

SGP:

1. Kan die bocht bij Mijdrecht naar voren gehaald worden in de planning?
2. Wil de gemeente DRV aan de verlegging van die bocht meebetalen? Is daarover al duidelijkheid?
3. Hoe verloopt de afstemming van de gemeente DRV als het gaat om de aanpak van het kruispunt bij Vinkeveen?

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

Technische vragensessie N201

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

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?
- Hoe ziet de MKBA eruit voor het verleggen van de bocht bij Mijdrecht als gerekend wordt met verschillende (realistische) variabelen voor de discontovoet?
- 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?
- In hoeverre zijn de baten voor omwonenden meegenomen in de MKBA?
- Wat is verder relevant voor het beeld, dat de MKBA niet positief is?

CDA:

Algemeen

1. 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.
2. 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?
3. 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?
4. In het additionele memo van 26.1.2021 schrijft u dat er brede steun is in de commissie voor een nadere versobering van het pakket. Dat is nieuw voor ons. Zover zijn wij nog niet. De mate van versobering 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 versobering (in geld) niet in het Statenvoorstel is terug te vinden?

5. 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?
6. Ben u het met ons eens dat een waardering zoals aangegeven onder punt 5 het beeld van de MKBA sterk zou verbeteren?
7. 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?
8. Het CDA kan zich overigens voorstellen dat gezien de grote hoeveelheid projecten en het toekomstige mogelijke beslag op de begrote kapitaalasten enigermate terughoudend wordt geopereerd maar dat vraagt dan wel een integrale afweging van de overige projecten die bij realisatie mogelijkerwijze gevolgen hebben voor dit budget. Bent u het met ons eens dat we beter eerst die discussie hadden moeten voeren?
9. 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)?
10. 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 ?
11. 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?
12. Kan aangegeven waar de discontovoet voor het gehanteerde MKBA voor staat en waarom de provinciale norm niet is gehanteerd?
13. 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 ?
14. 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?
15. Vragen per knelpunt en bouwsteen.

- a. 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?
- b. Kan onderzocht worden in hoeverre het naar voren halen van een nieuwe (hoge)Demmeriksebrug effect heeft op de doorstroming van het verkeer en het zogenaamde fietsalternatief?
- c. Kan overigens ook aangegeven worden wat de mogelijke budgettaire gevolgen zijn van dit naar voren halen bijvoorbeeld 5 in plaats van 10 jaar ?
- d. Welke kleinere aanpassingen zijn er op korte termijn mogelijk (de zogenaamde Quick Wins) en is daar een lijstje van te maken?

ChristenUnie:

1. 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?

2. 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 sluiptverkeer van auto's gaat op dit deel van de N201 maar wel om vrachtverkeer, met name vanaf de bloemenveiling).

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?

3. 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?

4. OV & Fiets

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

5. Versobering mbt financiën

In het kader van versobering 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?

6. 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?

7. 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).

PvdA:

- In het voorstel staat dat de focus bij de nadere afbakening van het versoberde 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 resp veiligheid en welke het minst?
- De bocht bij Mijdrecht springt er nogal uit qua kosten. Wat is het effect op leefbaarheid en verkeersveiligheid van deze maatregel?
- 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 veels 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?

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

