

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
GroenLinks	1	Bijgevoegde rapportage gaat over 16 locaties, genummerd van 1 t/m 16. In het SV wordt gesproken over 8 genummerde locaties, met daarnaast nog o.a. de nummers A, B, Fiets en Hot Spots. Daarnaast wordt bij besispunt 1 van het SV gesproken over een aantal locaties, bijvoorbeeld "Kruispunt Tienborenweg" en "busbaan langs Mijdrechtse Zuwe" die vervolgens weer in geen enkele locatietitel voorkomen. "Tienborenweg" komt zelfs geeneens als woord in het vervolgonderzoek voor (moet waarschijnlijk Tienboerenweg) zijn. Al met al is het behoorlijk zoeken hoe alle locaties en maatregelen zich tot elkaar verhouden. Kan dit verduidelijkt worden?	In het aanvullende onderzoek zijn de knelpunten en de daarvoor aangedragen maatregelen uit Fase 2 nogmaals beoordeeld. Dit heeft geleid tot een nieuw maatregelpakket voor de N201 op 16 locaties. Hierin zijn maatregelen gewijzigd, zijn maatregelen komen te vervallen en zijn er maatregelen toegevoegd. Om een goede vergelijking te kunnen maken met de vorige fase is in het Statenvoorstel een opzet getoond die vergelijkbaar is met Fase 2. Deze opzet wijkt echter af van het nieuwe maatregelpakket voor de 16 locaties. De afbeelding waarin de locaties zijn aangeduid, geven een goed overzicht van waar de maatregelen plaatsvinden. De ontwerptekeningen (Ontwerptekeningen Voorkeursalternatief fase 3) geven weer welke maatregelen zijn voorzien op de betreffende locaties. De beschrijving van de maatregelen is opgenomen in de Eindrapportage.
	2	Waarom wordt in het SV zowel gesproken over passage Vinkeveen als ook "opritten Kern Vinkeveen". De opritten vallen toch ook onder de passage, beschreven onder locatie 8? Waarom deze dubbeling in het SV?	De passage Vinkeveen omvat inderdaad ook de op- en afritten Vinkeveen.
	3	Op pagina 65 staat "... is er een negatieve impact op weidevogels". Ook staat er "... tot een permanente verstoring door beweging, licht en geluid ...". Een aangepast plan is nodig aldus de alinea. Wat wordt daarmee exact bedoeld? Staat hier een duidelijk negatief advies voor het huidige plan/statenvoorstel?	De beschrijving van de effecten is vooral bedoeld om het onderscheid tussen de maatregelen duidelijk te maken, zodat de impact van de maatregelkeuze inzichtelijk is. Door het strekken van de bocht zal de N201 een randje van het weidevogelgebied overschrijden. In absolute zin is dit nadelig in vergelijking tot de huidige situatie. In relatieve zin valt dit mee, omdat het slechts de rand van het weidevogelgebied betreft. Bezien moet worden of en op welke manier deze impact gemitigeerd of gecompenseerd wordt. Dit is geen negatief advies voor het huidige plan/statenvoorstel.
	4	Hoe is het fietsverkeer vanuit Waverveen richting Mijdrecht voorzien bij verlegging van de bocht? Wat gebeurt er met de nu bestaande verbindingen als deze door het nieuwe tracé worden doorsneden?	Fietsverkeer vanuit Waverveen kan via de Poeldijk de nieuw aan te leggen parallelweg aan de noordzijde van de gestrekte N201 bereiken. Ook het Waverveensepad komt op deze parallelweg uit. Via de parallelweg kan het fietsverkeer bij de nieuwe kruising met de Veenweg de N201 oversteken en vervolgens via het bestaande fietspad langs de huidige (af te waardenen) N201 Mijdrecht bereiken. Enkele fietsafstanden worden korter maar sommigen ook langer. In het meest ongunstige geval ongeveer 1,5 km extra

			<p>fietsafstand voor de fietsers vanaf het Waverveensepad. In de nieuwe situatie is er geen sprake meer van de zeer gevaarlijke oversteek Waverveensepad-N201.</p>
	5	<p>In het verleden is er ook gepleit voor ondertunneling van een aantal fietsoversteken op de N201, om de verkeersveiligheid te vergroten. Er wordt in de huidige plannen, zover wij gezien hebben, alleen gekozen voor verkeersremmende maatregelen. Zijn ondertunnelingen nog wel een optie en zo ja, onder welke voorwaarden en op welke termijn zouden die gerealiseerd kunnen worden? Daarbij denkt GroenLinks concreet aan de kruising bij Waverveen met de N212.</p>	<p>In fase 3 is gewerkt aan een kosteneffectiever maatregelpakket ten opzichte van het maatregelpakket uit fase 2. Daarom is het voorstel de veiligheid van fietsers te verbeteren door het verbreden van fietspaden, afscheidingen tussen de hoofdrijbaan en fietspad en veiliger inrichten van kruispunten met een maximum snelheid van 60 km/u. Het realiseren van fietstunnels is niet kosteneffectief door het relatief lage aantal fietsers. De kosten voor een fietstunnel bedragen op dit moment zo'n € 10 tot 12 miljoen per stuk. Er zijn locaties in de provincie Utrecht waar een dergelijke investering kosteneffectiever is doordat daar hogere fietsintensiteiten zijn.</p>
	6	<p>Op pagina 110 (bijlage 3 van de rapportage staat dat er uiteindelijk gekozen is voor alternatief 1, het verruimen van de bocht (variant 5), en niet het geoptimaliseerd strekken (variant 6). Dat rijmt niet met het statenvoorstel. Is de rapportage wel juist? Daardoor zijn er ook geen gedetailleerde afbeeldingen beschikbaar van het strekken van de bocht, maar alleen van het verruimen van de bocht. (alleen afbeelding 4.5 met vormgeving nieuwe kruispunt met Veenweg is te vinden op pagina 37).</p>	<p>In de tweede zin staat inderdaad foutief vermeld dat er gekozen is voor alternatief 1. Dit moet alternatief 2 zijn: het geoptimaliseerd strekken van de bocht (variant 6). De tekeningen kunt u vinden via de volgende link: Ontwerptekeningen Voorkeursalternatief fase 3</p>
	7	<p>Volgens het SV is het investeringskrediet ruim 95 miljoen euro. Op pagina 69 wordt echter het totaal geschat op 75 miljoen euro. Daaronder staat een bandbreedte van 25%. Dat komt uit op een max. van 94 miljoen euro. Zijn die bedragen met elkaar vergelijkbaar? Zo ja: Waar zit het verschil van 1 miljoen euro in? Ook is er op 22 november een nazending gedaan over de kosten per maatregel. Deze gaan echter over de genoemde kosten in het SV, niet in de rapportage. Waar komt dit verschil vandaan?</p>	<p>Die bedragen zijn niet met elkaar vergelijkbaar. In de rapportage bedragen de investeringskosten (deterministisch) € 73.495.670 (excl. BTW). De genoemde bandbreedte van 25% is van toepassing op deze raming. De gemiddelde probabilistische waarde hiervan is €75.210.328 (Mu-waarde oftewel 50% overschrijdingskans). Deze waarde is opgenomen in de eindrapportage om goed het vergelijk met fase 2 te behouden. De bedragen uit fase 2 waren ook op die wijze geraamd. Conform de Nota Investeren wordt de kredietaanvraag voor projecten gebaseerd op een probabilistische kostenraming met een overschrijdingskans van 15%(P85). In het Statenvoorstel zijn de bedragen gebaseerd op een dergelijke P85-raming.</p>

			Met 15% kans op overschrijding komt het krediet op € 95.122.107 (excl. BTW).
	8	GroenLinks begrijpt dat bestaande bruggen niet zomaar worden verbreed om een breder fietspad van 4 meter te kunnen realiseren. Ooit worden de bruggen echter wel vernieuwd, wanneer deze zijn afgeschreven. Wordt dan wel het uitgangspunt dat de fietspaden ook daar 4m breed zullen zijn?	Klopt, indien dit ruimtelijk inpasbaar is, wordt dit als uitgangspunt meegenomen. Dit geldt al voor de Demmerikse Brug. Bij toekomstige vervanging van de overige bruggen wordt per situatie onderzocht in hoeverre een bredere brug inpasbaar is.
SGP	9	Hoe is de communicatie geweest met direct betrokkenen tussen de presentatie van het voorstel van de maatregelen van pakket 2 en de uiteindelijk voorgestelde maatregelen?	In mei is het concept-maatregelenpakket besproken tijdens inloopavonden en 1-op-1-gesprekken. In september volgde een nieuwsbrief met daarin de antwoorden op de veel gestelde vragen op het participatieplatform vanuit de periode mei-juni 2022. Daarnaast is er veel 1-op-1 contact geweest met de gemeente Ronde Venen en diverse bewoners en bedrijven. Voordat het uiteindelijk voorgestelde maatregelenpakket is gepresenteerd, is begin november met 23 bewoners/bedrijven individueel een gesprek geweest om hen de aanpassing van het maatregelenpakket bij Mijdrecht toe te lichten en de impact daarvan op hun percelen. Ook daarna is met een aantal van hen nog telefonisch contact geweest en is aangegeven dat zij konden inspreken tijdens de commissievergadering M&M van 23 november jl.
	10	Klopt het geluid van één van de sprekers dat de bewoners van het Waverveensepad en de Poeldijk niet apart zijn geconsulteerd toen duidelijk werd hoe ingrijpend de maatregelen voor hen zou worden?	Nee. Met bewoners en bedrijven in de nabijheid van de bocht bij Mijdrecht zijn 1-op-1-gesprekken gevoerd, ook met bewoners van het Waverveensepad en de Poeldijk.
	11	In het vervolgonderzoek staat genoteerd bij voordeel van maatregelen Fase 3 t.o.v. die van Fase 2: "lokaal verbeteren infrastructuur fietsers." Welke verbeteringen zijn zichtbaar t.o.v. fase 2?	Het gaat om het verbreden van fietspaden, afscheidingen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad en het veiliger inrichten van kruispunten met een maximum snelheid van 60 km/u en plateau om deze snelheidslimiet voor het wegverkeer ook fysiek af te dwingen.
	12	In hoeverre zijn de fietsersstromen van en naar het Veenlanden College meegenomen in de maatregelen?	Het VeenLanden College heeft zowel in Mijdrecht als in Vinkeveen een locatie. De fietsstromen richting Mijdrecht gaan hoofdzakelijk vanaf de Tienboerenweg aan de zuidzijde van de N201 op het daar gelegen twee-richtingen fietspad. Dit fietspad wordt verbreed naar 4 meter. Daarnaast komen de fietsers uit de richting Vinkeveen met name via de Mijdrechtse Dwarsweg en de Industrieweg richting het VeenLanden College. Langs deze wegen liggen fietspaden. Dit geldt tevens voor het VeenLanden College in Vinkeveen (ten zuiden van de N201 aan de Bonkestekersweg). Een klein deel van de

			fietsers van en naar het VeenLanden College fietst op de parallelweg langs de N201 tussen Mijdrecht en Vinkeveen (en andersom).
	13	Is onderzocht of het haalbaar/wenselijk zou zijn om een fietstunnel te creëren om een aansluiting te creëren voor fietsers tussen Mijdrecht en het Waverveensepad/de noordelijke parallelweg? Zo nee, waarom niet?	<p>Nee, dit is niet onderzocht omdat dit niet past binnen de opdracht om te versoberen en het lage aantal fietsers op het Waverveensepad geeft hier ook geen aanleiding voor.</p> <p>Aanvullend: Een tunnel voor fietsers tussen Mijdrecht en het Waverveensepad is technisch lastig (en kostenverhogend) door de ligging van de Waterleiding-Rijn-Kennemerland (WRK). De N201 ligt hier strak langs de WRK, dus een tunnel zou dwars door de WRK gaan. Daarmee is een fietsbrug beter realiseerbaar dan een tunnel. Ook dat is niet onderzocht vanwege de hoge kosten in relatie tot het beperkte aantal fietsers.</p>