

Vragen en agenderingsvoorstellen m.b.t. SV Actualisatie Programma Toekomst N201, studiefase 3

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Is de verkeersveiligheid niet belangrijker dan het snelverkeer of geld?	Ja, verkeersveiligheid is belangrijk en wordt geborgd bij een gelijkvloerse oversteeek voor fietsers door de aanleg van een verkeersplateau ter hoogte van het kruispunt met een snelheidsverlaging tot 60km/u. Wij hebben op verzoek van u (14 april 2021; Besluit PS Toekomst N201, 14-04-2021.pdf (provincie-utrecht.nl)) versoeringen doorgevoerd in het ontwerp naar aanleiding van het maatregelvoorstel ToekomstN201-fase 2. In het vastgestelde maatregelenpakket ToekomstN201-fase 3 (14 december 2022, Programma Toekomst N201, studiefase 3 (provincie-utrecht.nl)) zijn de doorgevoerde versoeringen door u geaccordeerd. Het is dan ook aan u om te bepalen in hoeverre het beschikbare budget opgehoogd dient te worden voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers.
	2	Welke rol speelt de fietstunnel in het bevorderen van duurzame mobiliteit?	Op deze locatie verwachten wij niet dat een fietstunnel hiervoor bepalend is. Het toepassen van een fietstunnel bevordert natuurlijk wel de verkeersveiligheid en draagt ook bij aan het fietscomfort.
	3	In hoeverre draagt een fietstunnel bij aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van bedrijventerreinen en woonwijken rondom Mijdrecht?	De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het bedrijventerrein en de woonwijken rondom Mijdrecht is ook geborgd met een gelijkvloerse fietsoversteek. Het bedrijventerrein kan met een gelijkvloerse kruising middels een aansluiting op de Poeldijk en/of het Waverveensepad ontsloten worden op de nieuwe aansluiting Veeweg. Een fietstunnel heeft slechts een beperkte meerwaarde hierbij.
	4	Zijn de inwoners van de nieuwe wijken in Wilnis meegenomen als toekomst fietsverkeer voor de fietstunnel?	Er is gerekend met een groei van 30%. Deze ligt ruim boven de groei die te verwachten is uit de nu geplande woningbouw en bedrijventerreinen. Dit is ook zo opgenomen in de MKBA.
	5	Hoe kan een fietstunnel inspelen op de verwachte groei in fietsverkeer, vooral tijdens de zomermaanden?	Een fietstunnel is een comfort en veiligheidsverbetering voor de fietser, maar zal op deze locatie niet bepalend zijn voor de groei van fietsverkeer.
	6	Provincie Utrecht wil meer mensen op de fiets krijgen. Dan is de fietstunnel toch juist een mooie ontsluiting om de personen voor de fiets te laten kiezen? (Zie zelfde agenda uitvoeringsprogramma fiets)	In het maatregelenpakket zijn diverse maatregelen genomen om het gebruik van de fiets te bevorderen door de veiligheid te vergroten door onder andere fietspadverbreding, afschermvoorzieningen in de tussenberm, op veel kruispunten het verlagen van de snelheid naar 60km/uur met een plateau en het verbeteren van de inrichting op parallelwegen. Deze fietsmaatregelen spelen in op het fietspotentieel op en rond de N201.

	7	Is er ook nog aan gedacht om tractoren bij het onderzoek te betrekken, zodat deze ook een mooie ontsluitingsweg krijgen? (Mede omdat er op dit stuk provinciale weg geen tractoren mogen rijden).	Ten noorden van de N201 tussen Mijdrecht en kruispunt N196-Tienboerenweg wordt een parallelweg aangelegd voor de ontsluiting van de lokale wegenstructuur. Tractoren kunnen via deze parallelweg de provinciale weg N201 oversteken bij de geregelde VRI-kruispunten en vervolgens gebruik maken van het gemeentelijke wegennet. We hebben een aantal mogelijk routes van tractoren bekeken en op deze routes van het gemeentelijke wegennet is sprake van een vrijliggend fietspad. Een fietstunnel voorziet niet in de ontsluiting van het landbouwverkeer.
	8	Komt er een bushokje in de directe nabijheid van deze fietstunnel?	Gezien de OV-routes die nu zijn vastgesteld, is dit nu niet voorzien.
SGP	9	Wat is de reactie van GS op de second opinion?	Ons advies is om de second opinion niet te volgen maar de uitgangspunten zoals eerder in de MKBA zijn opgenomen conform de provinciale standaard te handhaven. Als wij de standaard van de gemeente op alle potentiële tunnels zouden toepassen dan zou deze locatie nog steeds laag score ten opzichte van andere locaties.
VVD	10	Hoe reflecteert GS op de alternatieve MKBA berekening (2nd opinion door Witteveen & Bos) welke wel ruimschoots positief uitkomt? Zijn de gedane aannames redelijk? Waren de basiskosten idd niet van de meerkosten afgetrokken in onze raming? Zijn er constructies denkbaar waarbij wij bijvoorbeeld met een subsidieverlening door ons aan de gemeente DRV, hen de fietstunnel in de boeken laten opnemen, en dat wij deze in opdracht van hen uitvoeren?	De second opinion op de MKBA hanteert op veel vlakken andere aannames waardoor de uitkomst van de MKBA ombuigt van negatief naar positief. De belangrijkste wijziging in de aannames is het aantal geprognostiseerde verkeersdoden waarbij de gemeente uitgaat van 2 verkeersdoden in plaats van 1 verkeersdode. Wij hebben de gegevens gehanteerd die aangeleverd zijn door de politie. De aanname in de verkeersongevallen is doorslaggevend in de uitkomst van het MKBA. Verder zijn in onze berekeningen uitgangspunten gehanteerd conform de provinciale standaard. Wel is geconstateerd dat in onze berekeningen de basiskosten (baselinekosten) niet zijn afgetrokken van de investeringskosten. Dit heeft echter nauwelijks invloed op het resultaat van de door de provincie uitgevoerde MKBA. Op basis van de MKBA hebben wij geconcludeerd dat een tunnel hier niet maatschappelijk (kosten)effectief is. U kunt alsnog besluiten te kiezen voor een tunnel maar ons voorstel is om dit niet te doen. Wij zien geen constructies waarin een tunnel hier wel kosteneffectief uitvoerbaar is.
	11	Hoeveel duurder zou achteraf realiseren van een fietstunnel ipv bij aanleg gestrekt bocht Mijdrecht zijn? Is de verwachting dat bij veel woningbouw en realisatie nieuw bedrijventerrein rond de weg (van uiteindelijk 20+ hectare) een fietstunnel over 50 jaar wel de moeite waard zou blijken?	Achteraf realiseren van een fietstunnel zou ca. 50%-60% duurder uitvallen. In de MKBA is al rekening gehouden met een autonome groei, incl. 30% groei in fietsaantallen door de komst van het bedrijventerrein en woningbouwontwikkelingen.
	12	Kunnen wij een geüpdate lijst van fietsknelpunten gerangschikt op MKBA (of	U ontvangt op korte termijn een brief over hoe wij verder willen met de doorfietsroutes en

		dichtstbijzijnde proxy daarvoor, zoals ons afwegingskader van een paar jaar terug) krijgen zodat we een beter beeld hebben van hoe een tunnel ter hoogte van de Veenweg zich qua doelmatigheid zou verhouden tot andere potentiële fietstunneltjes/-bruggen?	andere fietsmaatregelen. Er is op dit moment geen geüpdate lijst beschikbaar van fietsknelpunten gerangschikt op MKBA, anders dan de lijst die op 21 december 2021 met u is gedeeld. Wel moet opgemerkt worden dat in de MKBA is uitgegaan van 385 fietsers per etmaal die gebruik zouden maken van de fietstunnel. In het afwegingskader zijn alleen locaties opgenomen waar meer dan 500 fietsers per etmaal gebruikmaken van een potentiële tunnel.
PvdA	13	Op welke plek zou de fietstunnel komen te staan in de ranglijst urgente fietsknelpunten in de provincie Utrecht? Hoe staat het in verhouding tot andere fietsknelpunten en op basis waarvan wordt dat bepaald?	Op 21 december 2021 hebben wij het 'Afwegingskader fietsbruggen en -tunnels' vastgesteld. Dit afwegingskader biedt een handvat bij het maken van keuzes op welke locaties wel, of juist niet, een fietsbrug of -tunnel nodig is. Het afwegingskader omvat 13 criteria op basis waarvan kruisingen kunnen worden gescoord. Het gaat om veiligheidscriteria en criteria als aantallen fietsers, doorstroming verkeer, type kruispunt en uitvoerbaarheid. De zeventig meest kansrijke locaties zijn vervolgens langs dit afwegingskader gelegd en hebben een score gekregen die inzicht geeft in de prioritering. Een fietstunnel bij de Veenweg komt hierin niet voor en valt dus niet binnen de 70 meest kansrijke locaties in de provincie.
	14	Er zitten grote verschillen in de prognoses qua kosten en aantallen fietsers tussen het onderzoek van Arcadis en de second opinion van Witteveen en Bos: waar komt dat door, hoe zijn die te verklaren?	In de berekening van de provincie is een aanname gedaan van 30% groei terwijl in het rapport van de gemeente een aanname is gedaan van circa 100% groei. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt echter dat deze cijfers geen grote invloed hebben op de uitkomsten van het MKBA.