

VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 17 maart 2021

Voorzitter: drs. J.H. van Oort

Namens het college van GS: geen

Woordvoerders: A.C. Boelhouwer (GroenLinks), A. Donker (SGP), N. de Haan-Mourik (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), B. de Jager, M. de Jong (GroenLinks), drs. E.A. Kamp (D66), M. van Munster, ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.G. van Schie (VVD), T. Schipper (SP), W. Ubaghs (PVV), P. de Weerd (PvdD), W. Wijntjes (CDA) en ing. H.I. Wolting (ChristenUnie);

Van ambtelijke zijde aanwezig:

R. Poort (griffier), D. Dohle, M. van Munster, F. Beugelsdijk, R. Schotsman (Notuleerservice Nederland)

1. Opening

De voorzitter, de heer Van Oort, opent de vergadering om 14.00 uur en heet de aanwezigen welkom. De commissie heeft een aantal weken geleden ook al over de N201 gesproken. Weldra zal er een presentatie worden gegeven door de heer Dohle waarin hij ingaat op vragen die vooraf gesteld zijn door de SGP, VVD, CDA en ChristenUnie. De presentatie zal met de Statenleden worden gedeeld en er wordt ook een verslag van de bijeenkomst gemaakt.

Een aantal burgers die ook bij de commissievergadering al hebben ingesproken, hebben gemeend om bij deze infosessie te moeten inspreken. Er is echter bedacht dat dit een besloten maar geen geheime bijeenkomst is. Het reglement van orde voorziet er ook niet in dat tijdens infosessies mensen inspreken.

De heer Wijntjes geeft aan de antwoorden op de gestelde vragen schriftelijk voor de Statenvergadering te willen ontvangen. De familie Prins wilde inspreken en in hun inbreng staan ook vragen. Spreker vraagt of de antwoorden op die vragen ook hierin meegenomen kunnen worden. De voorzitter meent dat dat prima is.

Mevrouw Beugelsdijk licht toe dat zowel de presentatie als de vragen en antwoorden schriftelijk gedeeld zullen worden.

2. [Technische vragensessie N201](#)

De heer Dohle licht toe dat hij de presentatie zal verzorgen met de heer Van Munster, projectleider van de N201. De heer Dohle zelf is de ambtelijk opdrachtgever van provinciale wegen, vaarwegen en verkeersveiligheid.

De ontvangen vragen zijn gebundeld. Eerst zal worden ingegaan op de knelpunten en de mogelijkheden die de provincie ziet voor een aangepast pakket. De heer Van Munster zal vervolgens ingaan op de specifieke vragen die zijn gesteld en die niet over knelpunten en het pakket, maar meer over de maatregelen gaan. Tot slot kunnen additionele vragen worden gesteld. Tijdens de presentatie kunnen ook vragen worden gesteld over zaken die op dat moment worden behandeld. Andere vragen kunnen aan het einde van de presentatie worden gesteld.

Sheet 3 toont een overzicht van de verschillende knelpunten en de zaken die in het voorstel stonden. In het voorstel zijn acht knelpunten gedefinieerd, waarvan er één is komen te vervallen en waarvan er verschillende uit verschillende onderdelen bestaan.

Daarnaast is er bij een aantal locaties gekeken naar mogelijkheden om het fietsen te verbeteren en zijn er hotspots voor geluidswerende voorzieningen voorgesteld. Verschillende knelpunten hebben te maken met de bereikbaarheid, leefbaarheid of veiligheid. Deze zaken gaan vaak hand in hand en

kunnen niet los van elkaar gezien worden. Als er op een plek bijvoorbeeld heel veel files zijn, dan is dat vervelend voor de omgeving omdat er veel stilstaande auto's voor de deur staan en er veel uitstoot is; het is ook niet goed voor veiligheid. Op heel drukke punten gebeuren over het algemeen de meeste ongevallen.

De voorzitter deelt mee dat gevraagd wordt naar het verschil tussen een hoofdletter F en een kleine letter f op de sheet.

De heer Van Munster licht toe dat de hoofdletter F staat voor een fietsmaatregel en de kleine letter f voor maatregelen van de knelpunten zelf waar het onderdeel fietsers in is meegenomen.

De heer Dohle voegt toe dat dat bijvoorbeeld een fietstunnel in een kruising zou kunnen zijn.

Spreeker vervolgt en geeft aan dat de bereikbaarheidsknelpunten in de ochtend- en in de avondspits een verschillend beeld laten zien. Dat betekent dat er op twee momenten op de dag een ander probleem opgelost moet worden, op een andere plek of op een andere manier. Daarom is er veel inzet nodig om de situatie te verbeteren. Er wordt hierbij gekeken naar reistijd, betrouwbaarheid en verlietijd. Deze onderdelen vormen samen het begrip bereikbaarheid.

Sheet 5 toont een voorbeeld van reistijd. Het programma is gebaseerd op de Structuurvisie infrastructuur en Ruimte (SVIR) wat een uitwerking is van het Plan Verkeer en Vervoer. Daarin is gesteld dat een probleem buiten de snelweg en buiten de stad pas een probleem is als je twee keer de reistijd ervaart. In rood zijn twee delen van de weg gemarkeerd waar je er bij hinder twee keer zo lang over doet als normaal. Dat heet 100% vertraagd. Als deze grens wordt overschreden, wordt gesproken van een stevig knelpunt.

De voorzitter deelt mee dat gevraagd wordt of bereikbaarheid hetzelfde is als doorstroming.

De heer Dohle licht toe dat dat niet het geval is, al helpt het een bij het ander. Er kan echter prima doorstroming zijn en slechte bereikbaarheid. Bereikbaarheid iets wat je ervaart als je vanuit huis vertrekt; kun je voldoende plekken bereiken? Doorstroming heeft daar een effect op. Zo is in de spits de bereikbaarheid met de auto minder goed dan buiten de spits. Omdat de doorstroming in de spits gehinderd is, heb je op dat moment een slechtere bereikbaarheid.

Een ander belangrijke maat is het aantal voertuigverliesuren. Verlietijd is niet hetzelfde als stilstaan. De N201 staat boven aan het lijstje met voertuigverliesuren. Echter, als gekeken wordt naar de verlietijd naar aantal voertuigkilometers, dan staat de N201 niet bovenaan. Dat betekent dat er veel 'rollende verlietijd' is. Dat betekent niet stilstaan maar langzamer rijden. Dit geldt ook bij de 100% vertraagde reistijd; je beweegt nog steeds maar de snelheid is de helft van wat deze normaal gesproken zou zijn, ofwel je doet er twee keer zo lang over om door het systeem te gaan als normaal gesproken.

Verlietijd houdt verband met hoeveel de weg wordt gebruikt. De N201 is een erg drukke weg waar heel veel mensen gebruik van maken, over behoorlijk lange afstanden. Dat betekent dat er veel voertuigkilometers op deze weg zitten. Dat is nadrukkelijk anders dan de N233 bij Veenendaal en Rhenen. Daar zijn twee grote knelpunten. De aanpak daarvan is kosteneffectief omdat er een grote concentratie van verlietijd zit. Daar is de vertraging meer dan twee keer en zit op een relatief beperkt stuk een grote hoeveelheid verlietijd. Bij de N201 is sprake van een heel lange weg met veel gebruikers die gezamenlijk zorgen voor veel verlietijd, maar deze verlietijd is veel meer over de weg verspreid.

De voertuigverliesuren zijn te zien bij de aansluiting met de N402, de A2, Loenersloot en Mijdrecht. Hier kruist veel verkeer elkaar en daardoor treedt veel vertraging op.

Dit kan ook worden uitgedrukt in verlietijd. Als auto's bij verkeerslichten wachten, verliezen ze tijd, maar de capaciteit van een weg kan ook overschreden worden waardoor verlietijd optreedt. De N201 is geregeld zo druk dat er niet meer auto's op de weg passen.

De leefbaarheid is ook belangrijk. Leefbaarheid bestaat uit veel verschillende onderdelen. Een van de zaken die mensen het meest merken, is geluid. Aan de N201 liggen vier clusters met geluidsbelaste

woningen: rondom Vreeland, Vinkeveen, Loenersloot en Mijdrecht. Er zijn drie hotspots geïdentificeerd: Vreeland, Loenersloot en Vinkeveen. Bij Mijdrecht is er wel een groepje met geluidsbelaste woningen maar daar is de hoogte van de geluidsbelasting veel beperkter en het volume aan woningen is ook beperkter. De drie gedefinieerde hotspots zijn alle bovenwettelijk. De geluidsoverlast en het volume aan woningen en de mate van geluidsoverlast die ervaren wordt, is niet groot genoeg om wettelijke maatregelen te treffen. Er worden wel maatregelen voorgesteld en deze zijn erop gericht om de leefomgeving te verbeteren, zonder dat dat wettelijk noodzakelijk is. Hier kan een bepaalde mate van precedentwerking van uitgaan. Als bij Mijdrecht de bocht zou worden doorgetrokken, zou deze verder van de kern af komen te liggen; daar kunnen bewoners profijt van hebben. De kosten van de maatregel zijn echter vrij fors ten opzichte van het effect.

Er zijn vragen gesteld over het corona-effect. Dit is terug te zien in een vermindering van het aantal voertuigen en in een andere verdeling over de dag. Dit kan ervoor zorgen dat de belasting in de spits omlaag gaat, waar te zien is dat de belasting in de spits het meest fors is.

De figuren op sheet 7 laten zien dat de intensiteit in de buurt van 2019 komt. Het spitsverloop liet in 2020 duidelijk een afvlakking zien maar 2021 kruipt toch weer dicht tegen 2019 aan. Geconcludeerd kan worden dat het effect van corona niet te veel verwachtingen moet wekken. Na de zomer volgt een uitgebreide corona-analyse omdat het effect per plek verschilt. Uit deze analyse blijkt wel dat mensen de N201 echt moeten gebruiken.

De heer Ubaghs geeft aan dat de verwachtingen met betrekking tot de intensiteit na corona verschillen en vraagt hoe de heer Dohle hiertegen aankijkt.

De heer Dohle geeft aan dat dat lastig te voorspellen is. Kijkend naar de figuren op sheet 7 is de voorzichtige conclusie dat er niet te veel van verwacht moet worden omdat de intensiteit nu al zo dicht bij de intensiteit van 2019 zit. Het lijkt dan ook niet realistisch om te verwachten dat op de N201 het effect heel groot is. Bij snelwegen zijn andere effecten te zien, maar ook verdeeld over het land. Met betrekking tot de fiets en het OV ziet het er nu wel heel anders uit. Op het gebied van werkgelegenheid is een plek als Mijdrecht totaal anders dan bijvoorbeeld Papendorp waar veel kantoren zitten en dit is in de verkeerscijfers terug te zien.

De heer Wijntjes vraagt of er een moment is dat de wegbeheerders samen met Rijkswaterstaat het effect van COVID vaststellen en aangeven hoe daar in de modellen mee wordt omgegaan.

De heer Dohle antwoordt dat dat moment nog niet is gepland maar dat er wel veel informatie wordt uitgewisseld. Nationaal wordt er een model gemaakt om de effecten met betrekking tot het wegverkeer en het OV in kaart te brengen. COVID is nog gaande en het is op dit moment moeilijk om aan te geven wat het langetermijneffect zal zijn. De verschillen per modaliteit zijn groot. Zo laat het OV een daling van 75% tot 85% zien. Het alternatief van wat wel of niet veilig kan, is bepalend voor het volume van gebruik. Het streven is om na de zomer een diepere analyse gereed te hebben en dan zal er een informatiesessie gehouden worden over de verwachtingen en de effecten met betrekking tot alle modaliteiten.

De heer De Jager geeft aan dat er met betrekking tot de N201 ook veel gesproken wordt over aanvullende voorzieningen voor fietsers en vraagt of er cijfers zijn over wat het fietsverkeer op de N201 het afgelopen jaar heeft gedaan.

De heer Dohle antwoordt dat het lastig is om specifiek op fietsdata in te zoomen omdat er minder data voorhanden zijn. Er is wel informatie over de telpunten van de gemeente Utrecht maar dat is een ander gebied met andere karakteristieken. Bij de Weg tot de Wetenschap richting het USP is bijvoorbeeld een daling van 90% te zien. Dat is logisch omdat de universiteit is gesloten. Voor het betreffende gebied zijn er minder meetpunten en het is dus moeilijker om hier zicht op te krijgen. Er wordt meer recreatief gefietst maar de meeste mensen die op de fiets naar hun werk gingen, doen dat nu ook niet meer. Het is derhalve moeilijk om hier een stevig effect uit te filteren.

De heer De Jager vraagt of het juist is dat het recreatieve fietsverkeer rond de N201 is toegenomen.

De heer Dohle weet dat niet specifiek voor dat gebied en geeft aan dat bekend is dat het recreatief fietsverkeer in het algemeen is toegenomen. Dat blijkt ook uit de fietsverkoop die een stijgende lijn laat zien. Daarnaast is bekend dat het woon-werkfietsverkeer is gedaald omdat veel mensen thuiswerken. Fietsen in het gebied rond de N201 is veelal recreatief. Dat blijkt ook uit de afstanden die worden afgelegd. Meestal is dat meer dan vijftien kilometer.

De heer De Jager licht toe contact te hebben gehad met PON, de eigenaar van Gazelle, en die heeft aangegeven dat er afgelopen jaar meer fietsen zijn verkocht, maar dat dat niet betekend heeft dat er meer mensen overdag op de fiets zijn gaan zitten.

De heer Dohle beaamt dat. De grote groep fietsers gebruikt de fiets om naar werk of naar school te gaan. Er zijn door het sluiten van de scholen en het thuiswerken heel veel fietskilometers weggevallen en zo blijft vooral het recreatieve deel over.

De heer De Weerd stelt dat de intensiteitsgrafiek over 2019 en over 2020 dips laat zien die, met betrekking tot 2020, aan coronamaatregelen te wijten zijn. Er zijn echter ook pieken te zien en spreker vraagt hoe deze te verklaren zijn.

De heer Dohle licht toe dat evenementen en heel mooie dagen, waardoor er veel wordt gerecreëerd, daar een belangrijke rol in spelen. De scherpe dalen zijn meestal te verklaren door onderhoud of ongevallen waardoor de weg afgesloten is geweest.

Spreker vervolgt en licht toe dat de N201, afgezet tegen het gebruik, best een veilige weg is. Er worden veel kilometers gemaakt op de weg maar het aantal ongevallen is beperkt. Dat geldt ook voor fietsongevallen. Er zijn vooral uitdagingen met betrekking tot de kruisingen, vooral die met de N212, de A2 en bij Mijdrecht. Dit zijn drukke en complexe kruisingen en dat zorgt voor onveiligheid. Bij drukte moeten mensen op veel dingen tegelijkertijd letten en dan is een foutje sneller gemaakt. Op de lange rechte stukken ligt de snelheid vaak iets hoger dan toegestaan. Het is echter moeilijk om op deze stukken de snelheid af te dwingen maar de hogere snelheid leidt ook niet tot veel ongevallen en het risico van deze beperkte overschrijding is dan ook niet heel groot.

De heer Van Munster licht toe in te zullen gaan op de gestelde vragen. De beantwoording is per item geclusterd. De presentatie is niet volledig in de beantwoording van alle vragen, maar de beantwoording is separaat in een WUR-document gevat die de Staten later zullen ontvangen. Het strekken van de bocht bij Mijdrecht is de duurste maatregel. De effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn beperkt. Vooral de wijk Hofland, aan de linkerzijde, heeft te maken met geluidsoverlast. Komend vanaf Vinkeveen zijn er vanaf de Veenweg al verkeerslichten en bij Hofland zijn die er ook, waardoor het verkeer al wordt afgeremd.

Er is gesproken met de gemeente De Ronde Venen die van plan is om aan de noordzijde een bedrijventerrein te realiseren. De verlegging van de strekking van de N201 zou hierin geïntegreerd kunnen worden. De gemeente is nog aan het onderzoeken wat het voor de provincie kan betekenen met betrekking tot het delen van de kosten. Er moeten nog gronden worden aangekocht en dit zou tegelijkertijd met de strekking van de N201 gedaan kunnen worden. De verwachting is niet dat de gemeente de helft of meer van de kosten van 30 miljoen euro op zich zal nemen.

De heer De Jager vraagt of de heer Van Munster kan toelichten waarom het oplossen van dit knelpunt relatief veel geld kost. Dit zit niet in de complexiteit, er hoeft nergens onderdoor of overheen gegaan te worden. Het is het verleggen van een stuk land dat, zo meent spreker, al wel door de gemeente is aangekocht.

De heer Van Munster licht toe dat het een nieuw stuk weg betreft. Omdat er op korte afstand twee kruisingen zijn, is het plan om dat gedeelte uit twee keer twee rijbanen te laten bestaan. Daarnaast moet er nog een fietspad naast de weg komen en moet er aansluiting komen met de Veenweg en met Hofland. Bovendien moet de waterleiding die door het gebied loopt, gekruist worden.

De heer Dohle voegt toe dat het aanleggen van een nieuwe weg tot wel 100.000 euro per meter kost. Dat maakt zo een stuk weg, zeker in combinatie met twee kruisingen, heel kostbaar.

De heer De Jager begrijpt dat de keuze voor twee keer tweebaans is meegenomen in de kostenberaming maar spreker meent dat de fietsers via de oude route blijven rijden en spreker vraagt of dat juist is.

De heer Van Munster licht toe dat vanaf Vinkeveen het fietspad aan de noordzijde is gelegen en dat het plan is om dat fietspad door te trekken naar Hofland. Zo is Mijdrecht vanaf het bedrijventerrein ook met de fiets beter bereikbaar.

De heer Dohle voegt toe dat de parallelweg ook nodig is voor het landbouwverkeer.

De heer Van Munster licht toe dat er ook met De Ronde Venen over Vinkeveen is gesproken. Het bedachte verkeerscirculatieplan is niet door de raad gekomen. Er is een alternatief met een verdiepte ligging, wat tussen de 60 en 70 miljoen euro gaat kosten. Er is voorzien in het verlengen van de opritten omdat dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het verlengen van de opritten is een voorbeeld van een maatregel die snel gerealiseerd zou kunnen worden. Daarnaast is ook gesproken over een additionele bovenwettelijke maatregel met betrekking tot geluidswerende voorzieningen.

De heer De Jager vraagt met betrekking tot het eerder genoemde bedrijventerrein of deze wordt ingeklemd tussen de huidige N201 en de weg die verlegd wordt.

De heer Van Munster licht toe dat het het gedeelte ten noorden van de strekking van de N201 betreft.

De heer Wijntjes vraagt of het realistisch is om te verwachten dat het aanleggen of uitbreiden van een bedrijventerrein mogelijk is in relatie tot de provinciale regelgeving.

De voorzitter meent dat die discussie elders gevoerd zou kunnen worden.

De heer Van Munster licht toe dat hij spreekt over de mobiliteit. Het is een ander verhaal in welke mate de provincie al betrokken is bij deze ontwikkeling.

Er zijn ook vragen gesteld over de Demmerikse brug. Deze brug moet binnen vijf tot tien jaar vervangen worden. Het doorvoeren van maatregelen zal met deze vervanging gecombineerd moeten worden. Dit kan echter niet al volgend jaar omdat er voorbereidingstijd nodig is.

Het doel is om het fietspad verder van de N201 af te leggen en het fietspad zal verbreed worden. Het fietsalternatief onder de brug heeft een directe relatie met het voorstel om aan de zuidzijde van de N201 een fietspad naar Loenersloot aan te leggen. Dit is onderdeel van het nadere onderzoek van komend jaar.

De heer De Jager begrijpt de optie om een vaste brug te maken niet goed omdat 's zomers veel zeilboten met opstaande masten langskomen en gevraagd wordt of dit een serieuze optie is.

De heer Dohle bevestigt dat dit een serieuze optie is. De brug ligt in een vaarweg die onderdeel is van een vaarklasse waarbij de hoogte haalbaar is met een vaste brug. De onderkant van de brug zal dan een meter hoger moeten komen te liggen. Dat houdt in dat zeilschepen de masten zullen moeten strijken. Dat wordt niet door iedereen gewaardeerd maar om de brug liggen meer vaste bruggen, zoals de brug onder de A2 door. Met betrekking tot de kosten en de stremming voor het verkeer is een vaste brug heel aantrekkelijk. Daarnaast zijn de lifecycle-kosten van een bedienbare brug hoger aangezien deze bediend moet worden.

De heer De Jager vraagt naar een toelichting met betrekking tot het fietspad. Spreker begrijpt dat, als je aan de slag gaat bij de Demmerikse brug, je de onderdoorgang, vooral voor recreatief fietsverkeer, wilt verbeteren, maar het pad komt dan verder van de N201 te liggen en spreker vraagt of er dan water opgeofferd moet worden.

De heer Van Munster licht toe dat het een optie was om het fietspad wat verder weg te leggen omdat het nu dicht bij de N201 ligt. Het pad zal dan vanaf de Demmerikse brug richting Vinkeveen meer richting het water opschuiven, of, zoals destijds met het Recreatieschap is besproken, in het water zelf gelegd worden.

De heer Van Munster licht met betrekking tot sheet 14 toe dat de heer De Jager heeft gevraagd of de volgorde van de nummering logisch was. Er is begonnen bij Mijdrecht en vervolgens is van west naar oost gewerkt. Later bleek er nog een knelpunt te ontstaan, door het verbeteren van de bocht bij Mijdrecht, nabij de N196, en dat is knelpunt nummer 8 geworden.

De knelpunten A en B zijn niet per se knelpunten maar zaken die wel opgelost moeten worden in een andere vorm.

Sheet 14 is een overzicht dat ook al in het Statenvoorstel stond. Er is gevraagd wat de beste maatregelen zijn maar dit is een integraal pakket van maatregelen. De maatregelen staan in relatie tot elkaar en er kan niet zomaar voor worden gekozen om de ene maatregel wel en de andere niet door te voeren.

Gevraagd is hoe gedeputeerde Schaddelee is gekomen tot de totale kosten van rond de 60 miljoen euro. De zaken in grijs en in geel/oranje zijn de maatregelen die bedacht waren in het oorspronkelijke Statenvoorstel. De gedachte is om de gele punten te blijven behouden en de grijze punten zijn een goedkopere optie.

De heer Dohle voegt toe dat dit overzicht als een 'bierviltje' moet worden gezien; een grove inschatting van de mogelijkheden die op het eerste oog gezien worden om het pakket door te ontwikkelen.

De heer De Jager stelt dat in dit overzicht de term bereikbaarheid wordt gebruikt en spreker vraagt of niet de term doorstroming gebruikt zou moeten worden.

De heer Van Munster antwoordt dat het inderdaad doorstroming zou moeten zijn.

De heer Dohle voegt toe dat geprobeerd wordt om bereikbaarheid te realiseren door de doorstroming te verbeteren. Ongelimiteerde doorstroming op het ene knelpunt kan zorgen voor slechte bereikbaarheid omdat deze doorstroming op een ander knelpunt niet gerealiseerd wordt. Er moet een flow worden gecreëerd. Er zijn veel plekken waar het verkeer opstroopt en deze moeten in de juiste mate opgelost worden om de bereikbaarheid te verbeteren.

De heer De Jager vraagt hoe dynamisch het model is om de werkelijkheid, als de knelpunten opgelost gaan worden, te kunnen simuleren.

De heer Dohle licht toe dat het verkeersmodel behoorlijk goed is en dat hij veel vertrouwen heeft omdat er met het nieuwe verkeersmodel wordt gewerkt dat een stuk beter is dan wat in het verleden voor deze locatie moest worden gebruikt. Voor de N201 is een apart model gemaakt. Nu is er een verkeersmodel dat de hele provincie dekt en dat hier ook voor benut kan worden. Het zal een uitdaging worden om te kijken wat er wanneer in het model wordt gestopt omdat je zicht wilt krijgen op het effect van de individuele maatregelen maar ook van de netwerksamenhang die in dit geval heel groot is. Een gezamenlijke doorrekening geeft het eerlijkste beeld over de effectiviteit van het totale pakket. De maatregelen zullen ook individueel worden doorberekend omdat dat een beeld geeft van waar er bijgesteld zal moeten worden.

Mevrouw d'Hondt vraagt naar de betekenis van de kleuren.

De heer Dohle licht toe dat oranje betekent dat het advies is om niets te wijzigen. Bij de grijze blokken lijken er mogelijkheden te zijn om maatregelen op een andere manier aan te pakken, te versoberen of te laten vervallen.

De heer Hazeleger geeft aan dat dit is waar de commissie naar op zoek was: een verdere invulling van waar het college met de versobering naartoe wil. Spreker begrijpt uit het overzicht dat de strekking van de bocht bij Mijdrecht niet doorgaat en hij meent dat dit overzicht bij de eerste commissievergadering had geholpen om de discussie te sturen.

De heer Van Munster licht toe dat dit een 'bierviltje' is en dat er nog geen berekeningen op zijn losgelaten. Er worden versoberingsmaatregelen gezien maar er moet nog wel onderzocht worden of dit allemaal past. Het is aan de Staten of de voorgestelde concessies passend zijn. Zo wordt het

kruispunt met de N212 wel geoptimaliseerd en daardoor zou de fietstunnel wellicht kunnen vervallen.

De heer Hazeleger vraagt of dit bierviltje er al was toen dit onderwerp in de commissie is besproken en of daar het bedrag vandaan kwam, of dat op basis van het bedrag het bierviltje is gemaakt.

De heer Dohle antwoordt dat het er toen nog niet was. De inschatting van de 50 à 100 miljoen euro is gemaakt op basis van de baten die toen in de MKBA gevonden zijn. Er moet gestreefd worden naar een optimum daartussen als je een kosteneffectief pakket wilt krijgen en daar is de inschatting op gebaseerd.

De heer Wijntjes geeft aan het bierviltje van gedeputeerde Schaddelee wel te willen zien. Spreker vraagt of geconcludeerd kan worden dat deze projecten met de insteek die er is, het studiepakket voor het komende jaar worden, inclusief het integrale effect van alle maatregelen.

De heer Dohle antwoordt dat het hele pakket tegen het licht wordt gehouden maar dat dit denkrichtingen zijn die worden meegegeven. De denkrichtingen kunnen in de loop van het jaar verder aangescherpt worden. Alle maatregelen worden bekeken om te onderzoeken of er optimalisaties mogelijk zijn en of er effecten van de versoering optreden die niet verwacht waren. Het is derhalve niet een eindrichting maar een mogelijke denkrichting.

De heer Wijntjes geeft aan dat het een neutraal voorstel kan zijn met de focus op bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en fietsveiligheid. In het voorstel staat benoemd dat nadrukkelijk de focus ligt op leefbaarheid en verkeersveiligheid en dat lijkt met voorliggend overzicht niet het geval te zijn.

De heer Dohle licht toe dat het overzicht wel met die gedachte is gemaakt. De duurzaamheidsmaatregelen en de geluidswerende maatregelen worden bijvoorbeeld, ondanks dat ze bovenwettelijk zijn, wel overeind gehouden. Vrij veel maatregelen hebben een combinatie van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in zich. Dat zijn de witte vakjes. Dat zijn onderdelen die niet belicht worden door de betreffende maatregel. Het kruispunt met de N212 is vooral een bereikbaarheids- en fietsveiligheidsknelpunt en heeft minder te maken met leefbaarheid en algemene veiligheid. Zo zijn er maatregelen te zien die op alle onderdelen effect sorteren en deze zouden zoveel mogelijk overeind gehouden moeten worden, is het advies. De bocht bij Mijdrecht is de meest dure maatregel en is daarom logischerwijs de eerste plek om te zoeken naar versoering, ondanks dat het op alle onderdelen wel een effect heeft.

De heer Wijntjes meent dat er gezegd kan worden dat er een focus ligt op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De voorzitter meent dat dit een politieke opmerking is en gedeputeerde Schaddelee lijkt niet bij deze bijeenkomst aanwezig te zijn.

De heer Van Munster vult aan dat de grijze vakjes punten zijn waar het anders gedaan gaat worden, zoals de Demmerikse brug combineren met onderhoud. Het betreft een versoering van de kosten maar het effect voor de fietsveiligheid is niet anders dan voorheen.

De heer Dohle voegt toe dat grijs betekent dat er nog steeds een effect moet zijn, alleen met minder inzet.

De heer De Jager sluit aan bij de opmerking van de heer Hazeleger dat dit bierviltje helpt om de discussie scherp te krijgen. De heren Dohle en Van Munster wordt gevraagd wat er de afgelopen twee jaar nu precies is onderzocht omdat er nu nog steeds van een bierviltje wordt gesproken en er nog een jaar nodig is om aanvullende relevante details nader uit te zoeken.

De heer Dohle licht toe dat wat er onderzocht is, bij de stukken is te vinden. Dit betreft ongeveer negenhonderd pagina's aan samenvattingen van het onderzoek. Daarmee is een pakket gemaakt waarvan het college heeft gesteld dat het te omvangrijk is voor wat het oplost. Dit bierviltje is niet gebaseerd op het onderzoek maar het pakket dat er lag, was gebaseerd op dat onderzoek. Komend jaar moet onderzocht worden hoe er tot een compacter pakket gekomen kan worden dat recht doet aan de problematiek en of het pakket dan nog in balans is. Er zal onderzocht worden wat het effect is als maatregelen anders ingestoken worden of kleiner gemaakt worden en of deze maatregelen een

kosteneffectief pakket vormen. Onderzoeken van de afgelopen twee jaar zullen niet over worden gedaan.

De heer De Jager stelt dat er bij punt 5 over een prioriteitsknelpunt wordt gesproken. In het overzicht staat dat hier best wat maatregelen voorzien zijn. Spreker rijdt daar iedere dag en vraagt wat de provincie voor ogen heeft met de veranderingen.

De heer Van Munster licht toe dat vanaf Loenen aan de Vecht de busbaan een knelpunt is. Fietsers moeten nu drie keer oversteken en het doel is om de kruising compacter te maken. Verkeer komende vanuit Loenersloot wordt in de VRI meegenomen in de bocht rechtsaf.

De heer Dohle voegt toe dat er aan de noordkant een aanvullende opstelstrook komt. Dit is een betaalbare maatregel die ervoor zorgt dat twee rijen auto's naast elkaar kunnen wachten waardoor de capaciteit van het verkeerslicht omhoog gaat. Deze maatregel doet veel voor de doorstroming. Dit is een stevig knelpunt en heeft invloed op andere knelpunten.

De heer Van Munster voegt toe dat de situatie voor fietsers hiermee ook wordt verbeterd.

De heer Ubaghs stelt dat er steeds wordt gesproken over een jaar en vraagt wanneer dit jaar ingaat. Ook wordt er gesteld dat de bocht bij Mijdrecht het meest kostbaar is, in het alternatief zijn deze kosten echter nog hoger en spreker vraagt om een toelichting.

De heer Van Munster licht toe dat de kosten van het alternatief van de bocht bij Mijdrecht met een geoptimaliseerde kruising nu ongeveer 10 miljoen euro zal gaan kosten. De originele kosten waren 30 miljoen euro.

De heer Dohle voegt toe dat de kosten van 14,7 miljoen ongewijzigd zijn. De kosten van het strekken van de bocht waren 31,2 miljoen euro en in het overzicht staan de kosten van het alternatief en niet van de oorspronkelijke maatregel.

Het jaar start op het moment van het besluit door PS. Dit is nu voorzien op 14 april.

Mevrouw De Haan neemt aan dat het overzicht is gemaakt op basis van de huidige toegestane snelheid van 80 kilometer per uur en vraagt of dit ook met 60 kilometer per uur gemaakt kan worden. Spreker is benieuwd naar de relatie tussen de knelpunten en de snelheid.

In het overzicht scoort Loenersloot ook op leefbaarheid. Spreker hoort echter twee verhalen: de bewoners zien draconische maatregelen en de provincie meent dat het knelpunt op deze manier verholpen moet worden. Gevraagd wordt of het gaat om de leefbaarheid die voor de Loenersloters omhoog gaat, wat zij zelf overigens ontkennen. Ook wordt gevraagd hoe voorkomen wordt dat, als bij Loenersloot het probleem wordt opgelost, er verderop richting het oosten problemen ontstaan. De heer Van Munster antwoordt dat er met betrekking tot de 60 kilometer per uur nog niets bekend is over de invloed van het netwerkperspectief. De oorspronkelijke opdracht vanuit PS in 2019 was dat er wordt uitgegaan van het oplossen van de knelpunten met behoud van de 80 kilometer per uur. Als het traject naar 60 kilometer per uur gaat zou dat ertoe kunnen leiden dat er voor andere routes wordt gekozen. Het verlagen van de snelheid is niet alleen een kwestie van het verwisselen van de snelheidsborden, dan zou de hele weg aangepakt moeten worden om deze qua zicht en gevoel naar 60 kilometer per uur terug te brengen en dat is prijzig. In de voorstellen is wel aangegeven dat een verlaging van de snelheid van 60 kilometer per uur naar 50 kilometer per uur bij Vreeland wenselijk zou zijn en dat er een onderzoek zou plaatsvinden naar het invoeren van 60 kilometer per uur vanaf de N402 tot aan Loenersloot. Bij Mijdrecht wordt al bij de bocht een lagere snelheid dan 80 kilometer per uur gereden.

Er zijn diverse sessies met de dorpsraad van Loenersloot gehouden en er zijn simulaties getoond om uit te leggen wat er bedoeld wordt. De bedachte oplossing is om het verkeer zo snel mogelijk uit Loenersloot weg te krijgen. Daarom is gekozen voor dubbele opstelstroken richting de A2 en dat richting de A2 twee keer twee rijbanen komen. Komende vanaf Vinkeveen, c.q. de A2 is het doel om de auto's zoveel mogelijk voor het eerste verkeerslicht te krijgen en niet voor het Amsterdam-Rijnkanaal.

De heer Dohle vult aan dat de oplossing erop gericht is om aan beide kanten het verkeer uit Loenersloot te houden om te voorkomen dat de file in Loenersloot komt te staan. Daarnaast worden er geluidsmaatregelen genomen in Loenersloot. Met deze combinatie kan er van een leefbaarheidsverbetering gesproken worden. Sommige bewoners willen dat anders zien maar er wordt alles aan gedaan om dit zo goed mogelijk uit te leggen. Hier is een informatieavond voor georganiseerd en zijn er simulaties getoond. Dit heeft echter nog niet geleid tot een verandering van mening van een aantal bewoners.

De voorzitter vraagt of de heer Dohle de link naar de simulaties naar de Statenleden wil doorsturen.

Mevrouw d'Hondt vraagt of met betrekking tot het bierviltje de oranje vlakjes de kosten voor het alternatief de originele kosten zijn en of er bij de grijze vlakjes een goedkoper alternatief is aangewezen.

De heer Van Munster stelt voor om een kolom toe te voegen met de oorspronkelijke bedragen. Mevrouw d'Hondt geeft aan dat te waarderen.

De heer Oude Wesselink verwijst naar de output van de verkeersmodellen. Spreker stelt dat een verkeersmodel uitgaat van routekeuze, gebaseerd op regimesnelheid. Daar wordt de routekeuze op gebaseerd. Mensen kijken echter ook naar comfort. Een route met een snelheid van 60 kilometer per uur met weinig kruispunten, met verkeerslichten en een goede markering biedt een ander comfort dan een weg met gelijkvloerse smalle kruisingen zonder markering en gevraagd wordt of hier rekening mee is gehouden bij de output van het verkeersmodel, en dit in relatie tot het verdringend effect.

De heer Dohle licht toe dat hier in het netwerkperspectief rekening mee wordt gehouden. Dit gaat veel meer over verdringing naar de N212 ten opzichte van de N210. Grote delen van het onderliggend wegennet zijn niet geschikt voor grootschalig gebruik. Een voorbeeld is de Rottegatsteeg bij Maarsbergen. Volgens het model zouden bij een snelheidsverlaging duizenden mensen over de Rottegatsteeg rijden maar iedereen die daar ooit heeft gereden, weet dat dat niet realistisch is. Het verlagen van de snelheid om de rijbaan is moeilijk af te dwingen omdat de weg heel recht is. De snelheid bij de kruisingen is al lager en het verlagen van de snelheid daar kan de afwikkeling op een dergelijk kruispunt verbeteren.

De heer De Weerd vraagt of er een inschatting te maken is van wat een verlaging van de snelheid aan kosten met zich mee zou brengen in relatie tot de maatregelen die nu worden voorgesteld en of dit, als dat niet het geval is, meegenomen kan worden in de verlenging van de studiefase.

De heer Dohle antwoordt dat daar nu niet in is voorzien. De enige manier om 60 kilometer per uur af te dwingen is het maken van slingers in de weg en dat is complex en kostbaar. De weg is te recht om snelheid af te dwingen. Er zijn wel mogelijkheden bij de kruisingen. 60 kilometer per uur of 80 kilometer per uur maakt voor de knelpunten niet uit omdat de knelpunten zich niet op de recht doorgaande stukken maar op de kruisingen bevinden. De snelheid op de rechte stukken heeft weinig invloed op de kruisingen. Dat maakt het interessanter om naar de kruisingen te kijken.

De heer De Weerd meent dat naast het aanleggen van slingers ook drempels aangelegd kunnen worden of flitspalen kunnen worden geplaatst om een snelheid van 60 kilometer per uur af te dwingen.

De heer Dohle licht toe dat dat bij het netwerkperspectief past. Een flitspaal wordt niet door de provincie geplaatst en de politie of OM zullen dit alleen doen als de inrichting past bij wat er van de weggebruikers wordt gevraagd en anders zal hier ook niet op gehandhaafd worden. Waarschijnlijk zal het verkeersbesluit niet eens toegestaan worden. Drempels kunnen geplaatst worden maar met 17% vrachtverkeer en rond de 24.000 en 35.000 voertuigen per etmaal zullen mensen hier veel last van ervaren en gezien de ondergrond zullen deze drempels wekelijks vervangen moeten worden. De beste manier is dus het aanpassen van de ligging van de weg en dat is in deze situatie moeilijk te realiseren.

De heer De Jager vraagt naar het wegdeel tussen de A2 en de weg naar Loenersloot. Dit begint nu al met een tweebaansweg en vervolgens moet er snel geritst worden. Spreker vraagt of het juist is dat in het huidige voorstel de tweebaansweg wordt doorgetrokken tot aan het huidige verkeerslicht zodat de weg die Loenersloot doorkruist enkelvoudig blijft, en dat door meer opstel mogelijkheden en rits optimalisatie de doorstroming gefaciliteerd wordt.

De heer Dohle licht toe dat er inderdaad stallings- en weefruimte wordt gecreëerd. De weg in Loenersloot is in feite een kruising, het is geen doorgaande weg. Bij de Amsterdam-Rijnkanaalbrug blijft het verkeer op twee keer een baan binnen komen. Er wordt met de maatregel voor gezorgd dat het verkeer gemakkelijker richting de A2 kan afstromen zodat er minder snel verkeer in Loenersloot staat en andersom wordt voor Loenersloot het verkeer wat langer vastgehouden zodat het beter kan afstromen Loenersloot in en richting de brug bij het Amsterdam-Rijnkanaal, de A2 op.

De heer De Jager vraagt of hij goed begrijpt dat komende vanuit Loenersloot, richting de A2 de tweebaans rijbaan wordt doorgetrokken.

De heer Dohle beaamt dat, er zullen minder weefbewegingen zijn en meer opstelruimte om de A2 op te gaan. Bij stremming van de A2 zal dit ervoor zorgen dat dit minder terugslaat op Loenersloot zelf. Spreker zal de links naar de animaties toevoegen.

De heer Hazeleger vraagt of er een toelichting kan komen op aan welke versoberingen wordt gedacht.

De heer Van Munster licht toe dat dit op het overzicht achter de maatregelen staat, zoals het optimaliseren van de kruising bij Mijdrecht, bij nummer 8 staat dan 'behouden'. Bij de Raadhuislaan-Singel was 50 kilometer per uur bedacht en is nu '60 kilometer per uur beter afdwingen' opgenomen.

De heer Dohle voegt toe dat het op dit moment ook niet verder gaat, meer moet uit onderzoek blijken. Optimalisatie van een kruising kan een turbotonde betekenen of een verkeerslicht of iets anders. Deze mogelijkheden moeten komend jaar worden onderzocht.

Spreker licht toe dat het MKBA bij het voorstel is gevoegd. Er waren vragen over de discontovoet. Een discontovoet heeft veel invloed op een infrastructurele investering. De afgelopen jaren was deze hoger dan de gewone discontovoet omdat een infrastructurele investering een hoogrisico-investering is. Er moet eerst geïnvesteerd worden en de baten worden over dertig jaar terugverdiend en vanwege die lange termijn worden de baten als onzeker ingeschat. Dat is de reden dat de discontovoet hoger was. Recent is dit aangepast op basis van een advies van de Adviesgroep discontovoet en deze heeft aangegeven dat de gemiddelde discontovoet nu op 1,6% uitkomt. In scenario Hoog zou je moeten rekenen met 2% en in scenario Laag met 1,2%. Dit betekent dat de score van de MKBA positiever uitkomt maar een project zou hier in feite niet van moeten afhangen. In de basis zou je een solide MKBA-score willen zien bij een project.

Er is gevraagd of niets doen ook een optie zou zijn. De N201 is een fors knelpunt in de regio. Het is een van de drukste wegen en als er op deze weg meer ruimte gemaakt zou worden, zouden er nog meer mensen gebruik van willen maken. Daarnaast zijn er ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid aan de kernen die er liggen en de kernen aan de rand van het gebied. Er is dus autonome groei met daar bovenop groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen wat in de toekomst tot nog grotere druk zal leiden. Niets doen is derhalve geen optie. De knelpunten groeien en het lastige aan deze weg is dat er zo veel knelpunten zijn. Het werkt niet om bij één knelpunt te beginnen en in de studie gaat dan ook veel aandacht uit naar het netwerkeffect. Er komt waarschijnlijk in 2023 een vrachtwagenheffing. De N201 zal daar grotendeels onder vallen. Dat betekent dat het niet aantrekkelijker is om over de N201 te rijden in vergelijking met de snelweg. Dat betekent dat de vrachtheffingen uit zouden moeten blijven. Als onderdeel van het heffingsnetwerk wordt dit ook gemonitord met GPS waardoor goed inzicht komt in wat er gebeurt en deze data kunnen naast de eigen telpunten gelegd worden waarin auto's en vrachtverkeer onderscheiden kunnen worden. Mochten er verschillen optreden tussen deze data dan heeft het

ministerie een wijzigingsmogelijkheid om in de wet meer weg toe te voegen of om de kosten per weg te differentiëren om zo negatieve effecten te verhelpen.

Er is al gesproken over snelheidsverlaging en dit punt zal primair bij het netwerkperspectief worden besproken. Hier is op 28 april weer een sessie over.

Er is veel participatie gedaan en de conclusie is dat, als er maximaal een jaar gestudeerd gaat worden, participatie geen optie is. Dit krijgt de provincie niet georganiseerd en het zal meer informerend van aard worden waarbij er meer wordt geleund op wat er de afgelopen drie jaar al is opgehaald.

Om te komen tot een kleiner pakket zullen er maatregelen moeten afvallen of aangepast moeten worden om in de buurt te komen van de baten die gevonden zijn. Als kosten en baten in balans zijn, wordt er gesproken van een kosteneffectief pakket. Om dit in balans te brengen zal er stevig aan dit pakket geschaafd moeten worden. Het komende jaar zal gekeken worden naar wat de alternatieven zijn en wat deze opleveren.

Er is ook gevraagd naar de fasering. De grote knelpunten zoals Loenersloot, de A2 en de bocht bij Mijdrecht vragen de langste voorbereiding. Deze punten zijn niet naar voren te halen. Hierbij speelt bijvoorbeeld ook het effect van stikstof een rol omdat de weg in de buurt ligt van meerdere stikstofgevoelige gebieden. Bij andere projecten is al gebleken hoe lang deze procedures duren, de voorbereidingstijd ligt al snel tussen de drie en vijf jaar. In 2023 wordt er groot onderhoud gedaan bij Vinkeveen en Vreeland en daar zouden kleinere maatregelen waarschijnlijk wel in meegenomen worden.

Mevrouw De Haan stelt dat er in het kader van het nieuwe plan Nationale toekomst fiets wellicht nieuwe ontwikkelingen aankomen evenals meer gelden. De provincie Brabant heeft een fietspotentiescan laten doen in combinatie met een mobiliteitsscan om te kijken naar het huidige en toekomstige gebruik op basis van voorspellingen. Gevraagd wordt of dit ook in het onderzoek van komend jaar wordt meegenomen.

De heer Van Munster antwoordt dat zoals uit het Statenvoorstel blijkt, is gekeken naar herkomst en bestemming. Daar staan ook hoeveelheden auto's per dag genoemd. De Fietzersbond heeft aangegeven dat 69% van de herkomst-bestemming kleiner is dan 7,5 kilometer. Dat geldt echter niet voor de N201. Ten aanzien van de fiets is winst te behalen tussen Vinkeveen en Mijdrecht.

De heer Dohle voegt toe dat er ook voor deze regio input is geleverd voor het Nationaal Fietsprogramma maar dat dit hier niet de meest aantrekkelijke locatie voor is. Het volume fietsen is hier, zeker met betrekking tot het utilitair fietsen, beperkt en de potentie ervoor lijkt op voorhand niet erg groot. Er zitten wel meerdere fietsverbeteringen in het voorstel en de vraag voor de vervolgstudie is hoever je daarmee wilt gaan. Er zat een aantal fietstunnels in het pakket en het kan een overweging zijn om deze te laten vervallen omdat het volume klein is en ze wel kostbaar zijn.

De heer De Jager heeft gehoord over aanvullende maatregelen om de maximale snelheid bij Vreeland te handhaven. Hier zijn al snelheidscamera's geplaatst en spreker vraagt aan welke andere maatregelen hij moet denken om de snelheid te handhaven.

Er wordt veel aandacht gegeven aan de MKBA en gevraagd wordt naar een overzicht van met welke aspecten rekening wordt gehouden aan de batenkant.

Met betrekking tot bijvoorbeeld de bocht bij Mijdrecht moet er procedureel veel gebeuren. Het lijkt echter wel een verschil uit te maken of je hier op korte termijn mee begint of dat dit wordt uitgesteld tot over een jaar en gevraagd wordt of dat juist is.

De heer Dohle stelt dat de aanwezigheid van een camera bij Vreeland al een indicator is dat de situatie niet goed is. Het succes van de camera onderstreept dat ook. De inrichting dwingt dus de snelheid onvoldoende af. Er kan additioneel gekeken worden naar bijvoorbeeld verdere versmalling

en andere belijning. De mogelijkheden met betrekking tot de inrichting zullen onderzocht moeten worden waarbij ook gekeken moet worden naar wat realistisch en haalbaar is. Dit is ook weer een uitdaging omdat het een vrij recht stuk betreft. De aanwezigheid van een kruising en een brug biedt wel mogelijkheden om de situatie er stedelijker uit te laten zien. Een voorbeeld is de Waterlinieweg die anders is ingericht waardoor de gemiddelde snelheid met 10 kilometer per uur is gedaald. Een andere inrichting kan dus echt effect hebben op hoe hard er gereden wordt.

Spreker meent dat in het MBKA-document goed staat toegelicht wat de baten zijn. Het meest in het oog springend zijn vaak de reistijd-baten. Een voertuigverliesuur is ongeveer 10 euro waard, er zijn 250 werkdagen per jaar en de baten worden over dertig jaar berekend. Dit is hoe een dergelijk bierviltje tot stand komt. Daarnaast zijn er ook effecten op de leefbaarheid, de ruimtelijke ordening en op erfgoed. Dit is echter moeilijker in middelen uit te drukken. Leefbaarheidswinst is gewonnen leefjaren door verminderde uitstoot en geluidsbelasting. Dit is nog in bepaalde mate te kwantificeren en waar dat niet lukt, wordt gekeken naar een plus of een min ten opzichte van de verschillende varianten.

De MKBA is bedoeld om inzicht te krijgen in de effecten van een pakket om zo comfort te bieden bij de besluitvorming. In de rapporten wordt altijd een onderbouwing van de effecten gegeven. Daarnaast zijn er indirecte effecten als de toename van de daling van kosten en de toename van toegankelijkheid. Dit zou kunnen betekenen dat een werkgever over een groter gebied personeel kan werven of dat een werknemer in een groter gebied zou kunnen werken, dat producten goedkoper worden omdat ze in een groter gebied aangeleverd kunnen worden of dat de productiviteit stijgt. In de beantwoording op schrift zal hier dieper op ingegaan worden.

Omdat nog niet bekend is wat er bij Mijdrecht gedaan zal worden, kan er nog niet met de voorbereiding worden gestart. Bij Vinkeveen en Vreeland kan dat wel omdat de maatregelen samenvallen met het beheer en het onderhoud en vallen binnen het formaat van de weg die er al ligt. Als er wordt gewerkt buiten de weg die er ligt, kom je snel in de situatie dat je effecten van stikstof op de natuur niet op voorhand kunt uitsluiten waardoor een MER nodig is en dat proces duurt twee à drie jaar.

De heer De Jager stelt dat, als de Staten aangeven dat ze de bocht bij Mijdrecht belangrijk vinden en nu al willen starten met het MER-onderzoek, hier een jaar mee gewonnen kan worden.

De heer Dohle antwoordt dat, als PS hiermee instemmen, dat inderdaad het geval is.

Mevrouw d'Hondt verwijst naar de opmerking over de latente vraag van de heer Dohle en vraagt hoe ervoor gezorgd kan worden dat, wanneer alle knelpunten worden aangepakt, het effect niet is dat de doorstroming alleen maar slechter wordt.

Als je in de file staat kun je niet werken, en zo worden de voertuigverliesuren berekend. Nu werken veel mensen thuis en daarom zouden de kosten van de voertuigverliesuren gedaald moeten zijn. Gevraagd wordt of de baten dus niet ook dalen.

De heer Dohle licht toe dat de kosten van de voertuigverliesuren bestaan uit meerdere delen. De 10 euro is een basisbedrag waarbij niet uitgegaan wordt van werktijd. Kilometers die tijdens zakelijke werktijd worden gereden zijn de zakelijke kilometers en die zijn 40 euro waard. Vrachtkilometers zijn ook meer waard omdat deze hogere vervolgcosten hebben. Reizen naar werk wordt niet als werktijd gezien en deze uren worden 'slechts' op 10 euro gewaardeerd. Dit zijn standaardbedragen voor Nederland en het is lastig om hier zelf een alternatieve norm voor te gaan hanteren. Het corona-effect op deze weg is op dit moment vrij beperkt.

De latente vraag laat zich vooral zien als je ongehinderde reistijd en eindeloze capaciteit toevoegt. Dat is niet een situatie die ooit op de N201 gecreëerd kan worden. In het huidige voorstel is ook al te zien dat de snelheid op de weg niet toeneemt. De vertraging door hinder wordt minder, de stilstand wordt opgelost maar de snelheid wordt niet verhoogd. Als het pakket compacter wordt gemaakt zal er meer restvertraging zijn, maar ook in het oorspronkelijke pakket was al sprake van restvertraging. Er zal op deze weg geen restcapaciteit worden toegevoegd.

3. Sluiting

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en geeft aan uit te kijken naar de stukken die nog naar de Staten komen. Op 31 maart zal in de commissie een bespreking volgen van het Statenvoorstel en op 14 april zal waarschijnlijk in PS besluitvorming plaatsvinden.

De voorzitter sluit de vergadering om 15.48 uur.