

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

R.M.L. Nelisse (VVD), E.N.W. Hoogland (VVD) en M.R. Rogier (CDA)
(d.d. 13 november 2019)

Nummer
3571

Onderwerp
Vervolgfragen N59

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op de schriftelijke vragen van 4 juli 2019 aangaande de N59 zijn op 29 oktober 2019 antwoorden ontvangen. VVD en CDA hebben n.a.v. deze antwoorden de volgende vervolgvragen:

De beantwoording van onze vragen heeft buitengewoon veel tijd gevergd. En nu blijkt uit de antwoorden dat nieuwe informatie in september en oktober beschikbaar komt. Deze is echter niet bijgevoegd. We hebben, mede daarom, de volgende vervolgvragen:

1. *Het uitvoeringsplan wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de stuurgroep. PZH levert het grootste deel van de financiering voor de aanpassingen aan de N59. Wordt het uitvoeringsplan ook ter besluitvorming aan PS voorgelegd? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord:

De definitieve versie van het uitvoeringsplan wordt niet ter besluitvorming aan PS voorgelegd. In plaats daarvan wordt een gecomprimeerde versie hiervan voorgelegd ter informatie. De reden hiervoor is dat het uitvoeringsplan in grote lijnen overeenkomt met het BO MIRT van 2017. De projectdoelen die in het BO MIRT 2017 gedefinieerd zijn (veiligheid & doorstroming, energie & duurzaamheid, ecologie), zijn niet aangepast en komen naar voren in de projectmaatregelen in het uitvoeringsplan. Daarnaast is het taakstellend budget van € 16 mln., dat in het BO MIRT 2017 vastgesteld is, onveranderd gebleven.

2. *Ad maatregel 1): zijn de uitwerkingen voor de aansluiting A29-N59 reeds ontvangen? Volgens de antwoorden zouden deze in oktober worden ontvangen. Zo ja, passen de uitwerkingen binnen de beschreven kaders t.a.v. o.a. uitvoeringstermijn?*

Antwoord:

In oktober 2019 hebben de drie marktpartijen conceptuitwerkingen voor de aansluiting A29-N59 opgeleverd. Op deze conceptuitwerkingen hebben de marktpartijen reeds feedback ontvangen van de projectgroep. Op basis hiervan sturen deze marktpartijen de definitieve versie van de uitwerking op.

Uit de conceptuele uitwerkingen is op te maken dat alle drie de maatregelen haalbaar zijn m.b.t. budget en uitvoeringstermijn.

De uitwerkingen worden beoordeeld op o.a. oplossend vermogen en innovatie gehalte. Op basis hiervan zal één van de uitwerkingen voor verdere uitwerking geselecteerd worden. De drie essays worden ter visie bij de deskundigen van Rijkswaterstaat (RWS) neergelegd.. De projectgroep selecteert vervolgens één idee om de implementatie van dit voorstel op knooppunt Hellegatsplein door marktpartij X verder te verkennen. Het definitieve voorstel voor implementatie volgt in 2020.

3. *Ad 2) Besluitvorming over het al dan niet laten uitvoeren van de werkzaamheden door PZH werd verwacht voor september/oktober. Wij zouden verwachten dat over de uitkomsten van de besluitvorming zou worden gerapporteerd in de antwoorden, gezien de data. Heeft besluitvorming nog niet plaatsgevonden? Zo ja, wanneer wordt dit verwacht? Zo nee, wanneer heeft dit plaatsgevonden en waarom is dit niet nu reeds beantwoord?*

Antwoord:

De projectgroep heeft de stuurgroep in de schriftelijke ronde van 1 november 2019 verzocht om akkoord te gaan met het beslispunt om de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het gehele maatregelenpakket bij de provincie Zuid-Holland te leggen. Uitzondering hierop zijn uitvoering van de maatregel 1 “Innovatieve aanpak Hellegatsplein” en 3a “plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (i-VRI)”

De afspraken rondom de uitvoer van maatregelen die in het werkveld van Rijkswaterstaat (RWS) uitgevoerd worden, worden vastgelegd in een separate overeenkomst. Hiervan is de voorbereiding reeds gestart.

4. *Ad 5) zijn de gedragscampagnes reeds gestart? We hebben er nog niet van gehoord.*

Antwoord:

De werkgroep communicatie is, in samenwerking met de gemeenten Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duivenland, gestart met de voorbereiding van deze maatregel, hieruit zijn tot op heden nog geen resultaten voortgekomen. Na het stuurgroepbesluit wordt er meer capaciteit gealloceerd aan maatregel 5 – Gedragscampagnes.

5. *Welk aandeel van de gereserveerde financiën zijn ten bate van de ecologie? Was ecologie oorspronkelijk onderdeel van de aanpak van N59 energy highway?*

Antwoord:

Maatregelen 12 en 13 zijn ten bate van de ecologie ('Ecologische corridor' en 'Circulaire biomassaverwerking'). Voor deze twee maatregelen is totaal € 1.089.000,- gealloceerd. Dit is 6,8% van het totale projectbudget van € 16 mln. In het BO MIRT van 2017, waarin de aanpak van de N59 is vastgesteld, is de ecologie expliciet vermeld als projectthema. Voor dit thema was toen € 1 mln. gealloceerd.

6. *Ad 2) Is het correct dat de top 50 van nationale knelpunten wordt gebaseerd op detectielussen in het wegdek? Zo ja, klopt het dat deze lussen niet voorkomen in de N59 en dat er dus onvoldoende zicht is op de mate waarin sprake is van een knelpunt? Zo nee, op basis waarvan worden de knelpunten dan wel vastgesteld en hoe wordt de N59 hierin meegenomen?*

Antwoord:

De top 50 in de Nationaal Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gaat over de toekomst en is bepaald met verkeersmodel Landelijk Model Systeem (LMS). Het betreft economische verlieskosten en is een prognose van het verkeer en de verkeersafwikkeling voor de toekomst op een gemiddelde werkdag. Bij het bepalen van de economische verlieskosten filetop xx wordt de N59 door RWS op eenzelfde manier meegenomen als alle andere wegen van het hoofdnetwerk voor wegen (HWN).

De filetop, die gepubliceerd wordt in de rapportage Rijkswegennet gaat over het afgelopen jaar en is gebaseerd op monitoringsdata, de fileregistratie van RWS. De indicator is filezwaarte.

7. *Wordt er bij de beoordeling van de drukte naar de dagelijkse drukte gekeken of naar spitsijden? Wordt er bij de beoordeling gekeken naar de gemiddelde drukte op jaarbasis of wordt er ook rekening gehouden met seizoensdrukke (die steeds langer aanhoudt)?*

Antwoord:

Er wordt door RWS bij de beoordeling op meerdere manieren naar de drukte gekeken. Er wordt gekeken naar de drukte op weekdagen, werkdagen, spitsuren en de spreiding over het jaar. Er wordt zowel naar gemiddelden als naar pieken gekeken.

8. *Wordt er bij de beoordeling rekening gehouden dat dit een toegangsweg is tot een eiland en er dus bij drukte geen alternatief is? En dat er in geval van calamiteiten dus ook zeer beperkte evacuatiemogelijkheden zijn?*

Antwoord:

De "filetop" in de NMCA wordt bepaald op basis van een gemiddelde werkdag onder reguliere omstandigheden. Daarnaast is er in de NMCA een paragraaf gewijd aan de robuustheid van het wegennet. Daarbij is modelmatig gekeken naar de gevolgen van verstoringen voor de weggebruikers in de toekomst. Hierbij wordt dus ook rekening gehouden met alternatieven in het wegennet.

