Vragen ChristenUnie over statenvoorstel Sloeweg
En ontvangen antwoorden

1. Bij de variantenstudie Witteveen + Bos wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid bij de Stervariant ++ scoort en bij de Halve Haarlemmermeer +. Kunt u aangeven waar dit verschil in zit?
2. In hoeverre is het aanbod van WST om vijf miljoen bij te dragen passend in de vastgestelde aandeelhoudersstrategie?
3. De bedragen die genoemd worden voor de varianten in het statenvoorstel is van heel andere orde dan in maart is gemeld. Hoe is dit te verklaren?
4. 1,3 miljoen wordt er uit de algemene reserve gehaald. Wat doet dit met het weerstandsvermogen?
5. Momenteel staat er geregeld 'file' voor het verkeer dat van de Tunnelweg naar de Bernhardweg wil. Kunt u aangeven wat de wachttijd/kans op filevorming is voor het verkeer van de Tunnelweg richting de Bernhardweg bij de halve Haarlemmermeer?
6. In het statenvoorstel wordt aangegeven 'dat de Halve Haarlemmermeer nog steeds een hogere verkeerskundige kwaliteit biedt dan gebruikelijk bij de aansluiting van en provinciale weg op een doorgaande Rijksweg'. Kunt u aangeven wat u hier precies mee bedoelt?

1.		Bij de studie van W+B wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid bij de Stervariant ++ scoort en bij de Halve Haarlemmermeer +. Kunt u aangeven waar dit verschil in zit?	CU	W+B heeft in de beoordeling betrokken of de variant voldoet aan de richtlijn dat, in theorie, een kruispunt tussen twee stroomwegen een knooppunt behoort te zijn met conflictvrije verbindingen. Aan dit criterium voldoen alleen de ster en de trompet oplossing. Voor wat betreft verkeersveiligheid gaat het om het daadwerkelijk risico op ernstige ongevallen. Dat is bij de Haarlemmermeer varianten eerder gunstiger dan bij de ster-oplossing waarbij links in- en uitvoegen voorkomt.	
2.		In hoeverre is het aanbod van de WST om € 5 mln. bij te dragen passend in de vastgestelde aandeelhoudersstrategie	CU	De WST kan niet zelfstandig besluiten om de € 5 mln. beschikbaar te stellen. Dat vraagt een aandeelhoudersbesluit van PS. Op dit moment is de inschatting dat de extra kosten zijn te betalen uit de WST. De uitkomsten van de aandeelhouderstrategie	

				kunnen zeer waarschijnlijk gewoon worden gehaald. Het blijft echter altijd afhankelijk van het aantal passages door de tunnel. Op de lange termijn zal pas duidelijk worden of het daadwerkelijk geen effect heeft op de toltarieven.	
3.		De bedragen die genoemd worden voor de varianten in het Statenvoorstel is van heel andere orde dan in maart is gemeld. Hoe is dit te verklaren.	CU	De cijfers die in maart zijn gepubliceerd betreffen de ramingen die het ingenieursbureau heeft opgesteld in het kader van de variantenstudie. Deze zijn gebaseerd op een globaal ontwerp en ervaringscijfers. en hebben een bandbreedte van + - 30%. De cijfers die in het Statenvoorstel zijn opgenomen betreffen een nadere verdieping hiervan. Een aantal zaken zijn nader uitgezocht waardoor de bandbreedte veel kleiner is. Daarnaast betreft het grotendeels cijfers die de huidige aannemer Boskalis heeft aangeleverd. Die is bij zijn berekening uitgegaan van de feitelijke situatie. Voorts gaan wij er nu van uit dat het project bij de Tractaatweg BV wordt ondergebracht. Hierdsoor komen overhead kosten van de BV ten laste van het projectbudget.	
4.		Er wordt € 1,3 mln. uit de algemene reserve. Wat doet dit met het weerstandsvermogen	CU	Aan de aannemer wordt een taakstelling van €1,3 mln. opgelegd. Als dit niet (volledig) kan worden behaald dan dient het (resterende) bedrag uit de algemene reserve te worden gehaald. Er ligt een relatie met de eindafrekening Sloeweg. Die is nog niet definitief, maar als er een meevaller is, wordt het beroep op de algemene reserve lager. Als dit bedrag volledig uit de algemene reserve dient te worden gehaald dan betekent dit dat het weerstandsratio daalt. Het ratio blijft ook dan nog steeds ruim boven het minimum zoals vastgesteld bij de begroting 2017 (zie	

				hiervoor ook de provinciale financiële verordening art. 3.1 lid 11).	
5.		Momenteel staat er geregeld 'file' voor het verkeer dat van de Tunnelweg naar de Bernhardweg wilt. Kunt u aangeven wat de wachttijd/kans op filevorming is voor het verkeer van de Tunnelweg richting de Bernhardweg bij de Haarlemmermeer.	CU	Van files is op dit moment gelukkig nog geen sprake. Wel veroorzaakt de verkeersregelinstallatie op het kruispunt tijdens de spitsuren voor enige vertraging. Bij de Halve Haarlemmermeer oplossing worden slechts twee rijrichtingen via de rotonde afgewikkeld. De verkeersstudie wijst uit dat er ter plaatse van de rotonde geen wachttijden ontstaan. De extra reistijd (gemiddeld per voertuig) bij de Halve Haarlemmermeer is tijdens het spitsuur in 2040 slechts 7 seconden t.o.v. de ster variant.	
6.		In het Statenvoorstel wordt aangegeven 'dat de Halve Haarlemmermeer nog steeds een hogere verkeerskundige kwaliteit biedt dan gebruikelijk bij de aansluiting van een provinciale weg op een doorgaande rijksweg'. Kunt u aangeven wat u hier precies mee bedoeld.	CU	In de meeste gevallen is in dit soort aansluitingen sprake van een Volledige Haarlemmermeer (zonder bypasses). Bij een dergelijke aansluiting zijn alleen de twee doorgaande rijrichtingen op de hoofdrijbaan conflictvrij en worden alle andere rijrichtingen afgewikkeld via kruispunten of rotondes. . Bij het ontwerp voor de Halve Haarlemmermeer zijn twee bypasses toegepast waardoor er 4 van de 6 rijrichtingen conflictvrij zijn en nog 2 rijrichtingen worden afgewikkeld via een rotonde.	