Wikken en Wegen fase 3
Uitgevoerde onderzoeken en discussie alternatieven

Edgar Wever/Niels Hoefsloot

september 2018

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Agenda

- Korte terugblik en vooruitblik
- Presentatie uitgevoerde onderzoeken
  - Autoverkeerstudies: probleemanalyse N201, Herkomst-Bestemmingsonderzoek, Verkeersstudie met eerste doorrekening denkrichtingen N201
  - Toekomstvisie N201 Quickscan Natuur
  - Rapport Fietspotentie N201
  - Rapport OV-potentie N201
  - Toekomstperspectief Smart Mobility N201

- Discussie over oplossingsrichtingen / Workshop

Terugblik en vooruitblik

- In 2017 met u wikkensessies gehouden over de problematiek N201 (probleemanalyse)
- Gevolgd en geëindigd met sessies ‘Overwegen’ waarin u meedacht over de elementen die terug zouden moeten komen in de te onderzoeken oplossingsrichtingen
- Resultaat ultimo 2017:
  - Voorlopige probleemanalyse
  - Bouwstenen oplossingsrichtingen

Terugblik en vooruitblik

- Activiteiten **eerste helft 2018**
  - Verdieping probleemanalyse (inclusief doorkijk ‘denkrichtingen’)
    - Autoverkeerstudies
    - Quickscan Natuur N201
    - Rapport Fietspotentie N201
    - Rapport OV-potentie N201
    - Toekomstperspectief Smart Mobility N201
- Vandaag: korte toelichting onderzoeken en discussie over de oplossingsrichtingen

Denkrichtingen weginfrastructuur:

1. 2x2 rijstroken met max. snelheid 100 km/h
2. 2x2 rijstroken met max. snelheid 80 km/h
3. 1x2 rijstroken met max. snelheid 80 km/h en aanpakken knelpunten
4. 1x2 rijstroken met max. snelheid 60 km/h

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Terugblik en vooruitblik

- Aanleiding Programma N201
  - N201 bovenaan knelpuntenlijst bereikbaarheid

- Leefbaarheid kernen staat onder druk (verkeer, geluid, CO2, fijnstof)
- Ecologisch en landschappelijk waardevol gebied

Weg	Voertuigverliesuren Gemiddelde werkdag 2016	Voertuigkilometers gemiddelde werkdag 2016 (X1000)	Verhouding Voertuigverliesuren en voertuigkilometers (/1000)
N201	615	125	4,9
N233	445	80	5,6
N210	292	108	2,7
N226	259	67	3,8
N230	255	107	2,4
N227	249	84	3,0
N229	193	72	2,7

Resultaten Studies Autoverkeer

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

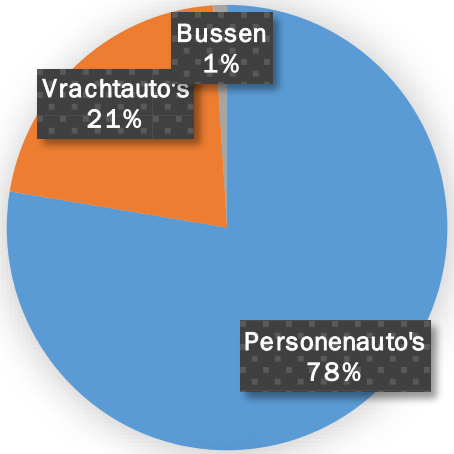
Samenvatting onderzoeken naar wegverkeer N201

- Drie studies uitgevoerd naar het huidige en toekomstige wegverkeer op de N201:
  - *Probleemanalyse N201*. Juni 2018, Goudappel Coffeng
  - *Verkeersstudie N201*. Juli 2018, RHDHV
  - *Herkomst- en bestemmingsonderzoek N201*. Juli 2018, Trajan.

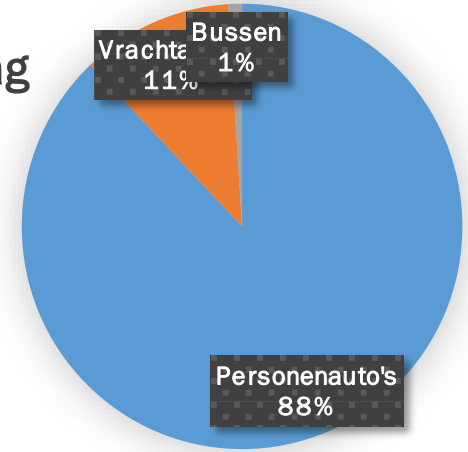
Gebruikers van de N201

- Geen doorgaande route A27 - A4
  - Van de reizen vanaf de A4 is 0,6% nog bij Hilversum.
  - Van de reizen vanaf Hilversum is 1,1% bij de A4 waargenomen
- Werkdag
  - Vanaf de A2-A'dam gaat 42,1% naar het westen en 54,5% naar het oosten.
  - Vanaf de A2-Utrecht gaat 61,6% naar het westen en 33,7% naar het oosten

Verdeling werkdag



Verdeling weekenddag



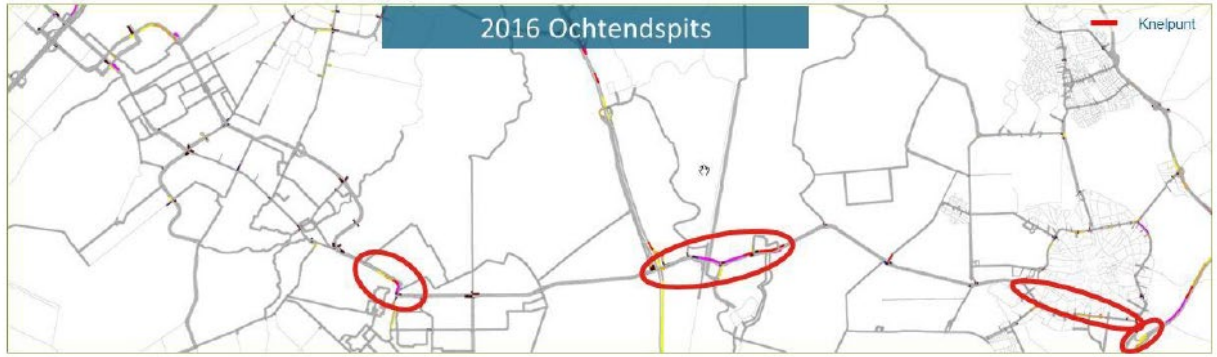
Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

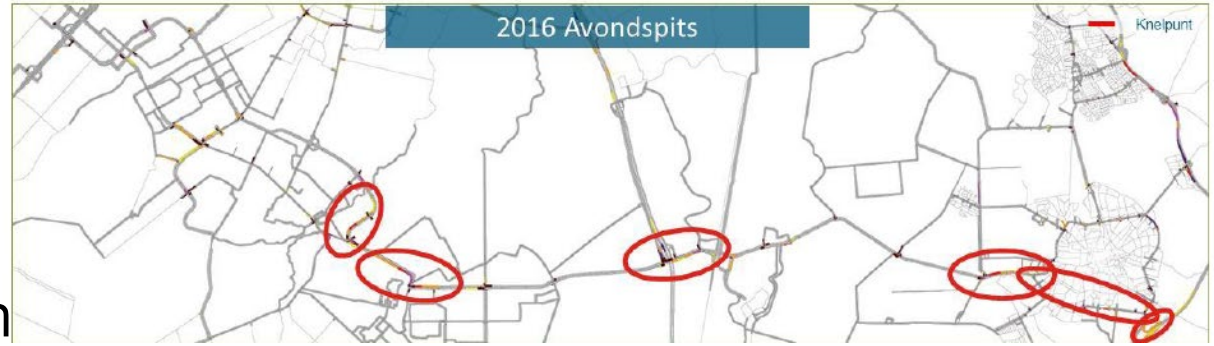
DECISIO

Knelpunten N201

Reistijden tijdens de spits zijn 30% tot 50% langer dan buiten de spits

- In de ochtendspits:
  - bocht Mijdrecht bij aansluiting Hofland;
  - tussen de A2 en de N402
  - Diependaalselaan Hilversum
- In de avondspits:
  - bocht Uithoorn bij aansluiting N196
  - bocht Mijdrecht bij aansluiting Hofland
  - tussen de A2 en de N402
  - 1e Kanaalbrug Loosdrecht tot Hilversum
  - Diependaalselaan Hilversum



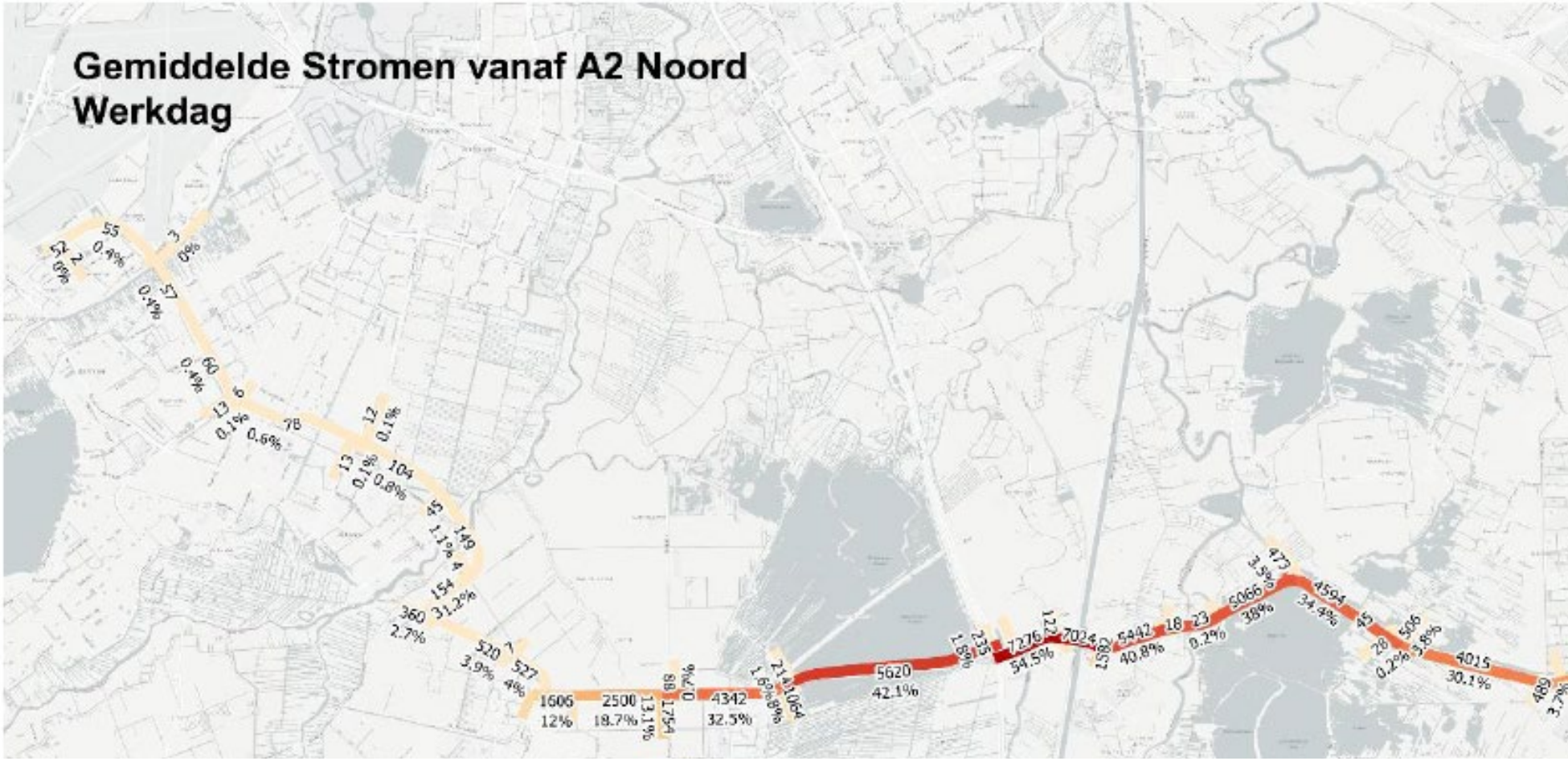


Bron: Verkeersstudie N201 (juli 2018, RHDHV)

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Knelpunt A2

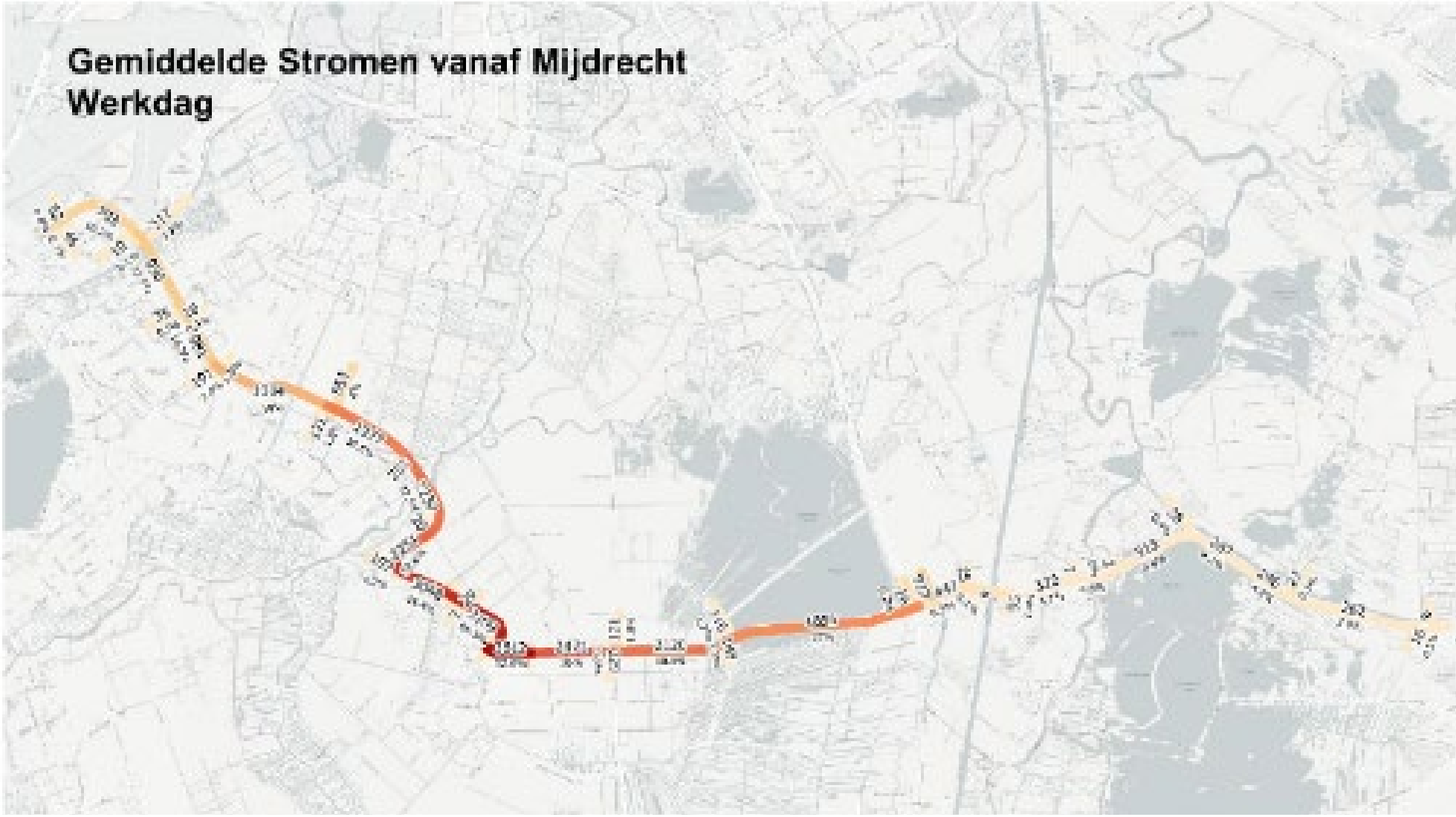


- Vooral verkeer dat N201 op wil veroorzaakt een knelpunt, verkeer dat van de N201 af wil ondervindt minder hinder
- Vanaf de A2 uit het Noorden (r. Amsterdam) gaat meer verkeer naar het oosten (r. Hilversum), 54,5%.

Knelpunt A2

- Vanaf de A2 uit het Zuiden (r. Utrecht) gaat het verkeer vooral in westelijke richting, 61,6%

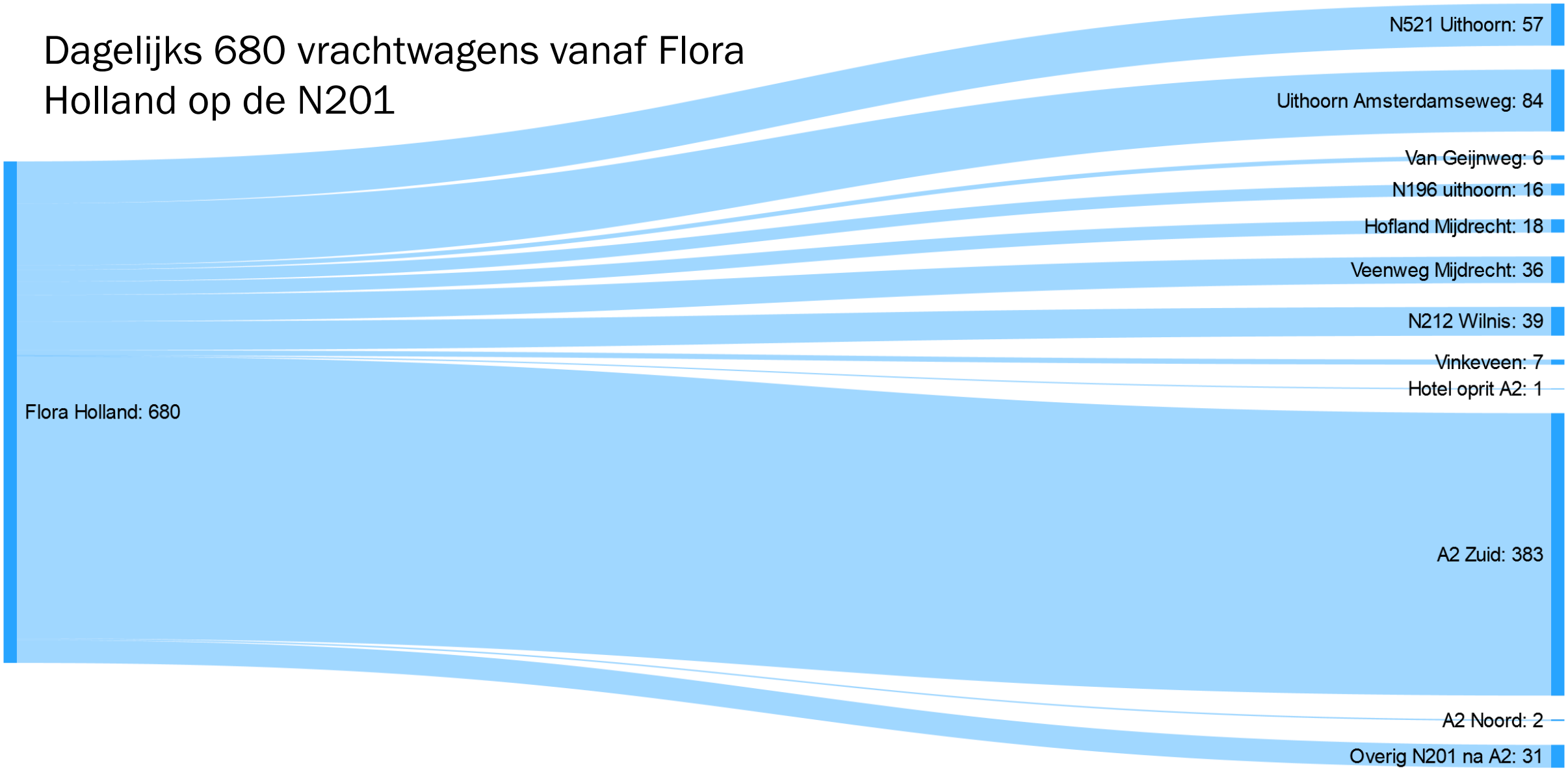
Knelpunt Mijdrecht



- Verkeer vanaf Mijdrecht rijdt kort op de N201
- Ca. de helft gaat in westelijke richting en de andere helft in oostelijke richting
- 26 procent van het verkeer vanaf Mijdrecht gaat naar de op- en afritten A2
- 10 procent rijdt in westelijke richting door tot Schiphol-Rijk

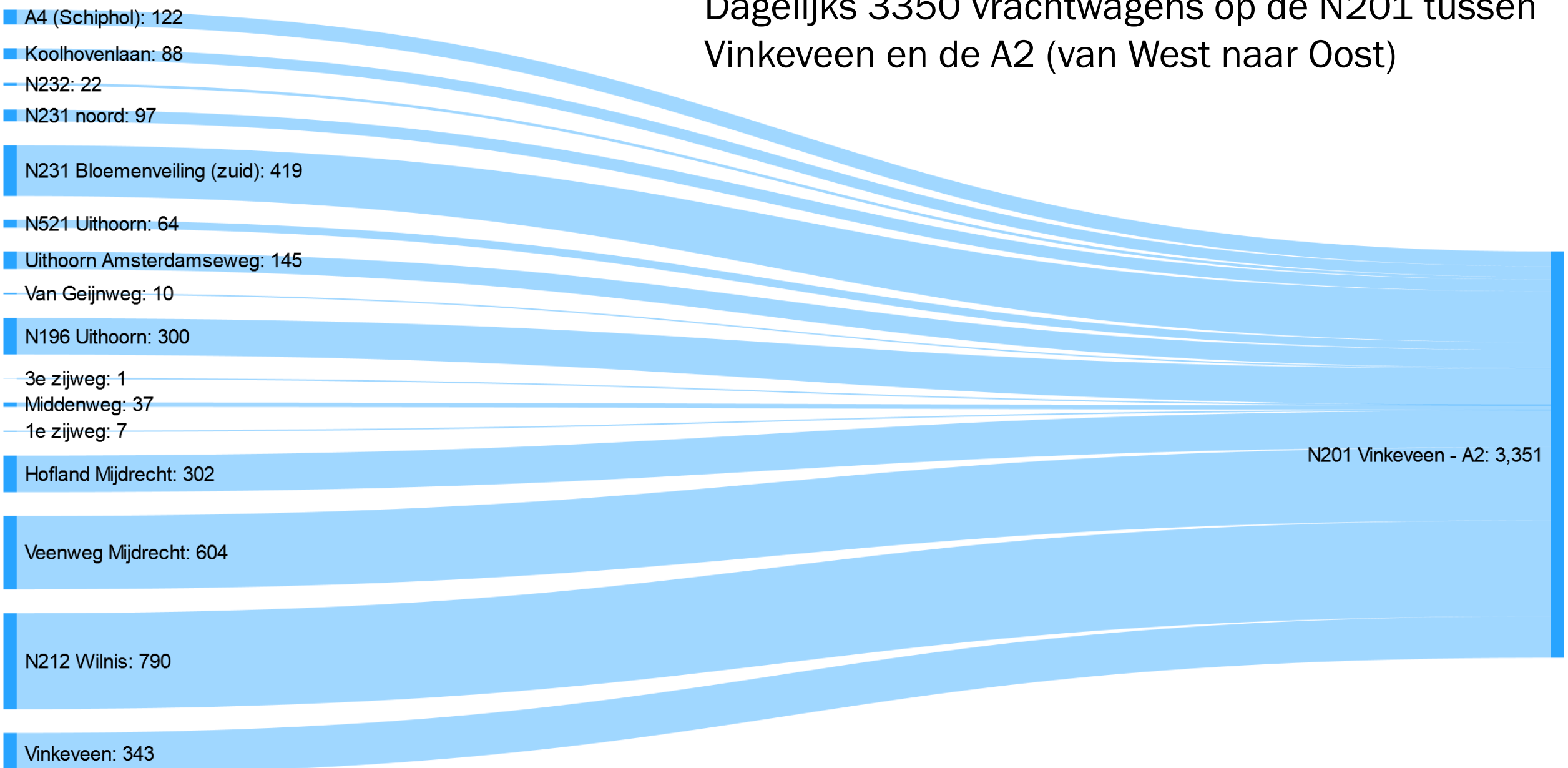
Vrachtverkeer

Dagelijks 680 vrachtwagens vanaf Flora Holland op de N201



Vrachtverkeer

Dagelijks 3350 vrachtwagens op de N201 tussen Vinkeveen en de A2 (van West naar Oost)



Filebeeld 2016 (avondspits)

Fileduur
- 0-15 minuten
- 15-30 minuten
- 30-60 minuten
- 60- 90 minuten
- 90- 120 minuten
- 120 - 150 minuten
- > 150 minuten

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Filebeeld prognose 2030 (avondspits)

Fileduur
- 0-15 minuten
- 15-30 minuten
- 30-60 minuten
- 60- 90 minuten
- 90- 120 minuten
- 120 - 150 minuten
- > 150 minuten

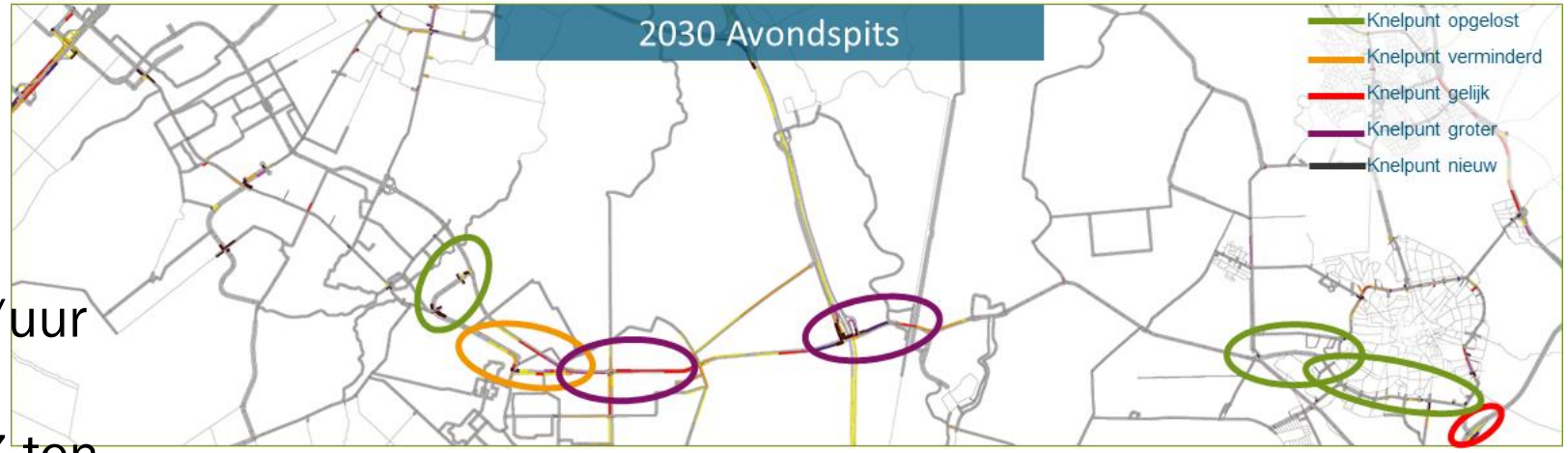
Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Prognoses 2030 (referentie)

- Prognose o.b.v. ‘WLO scenario’ hoog. Inclusief nieuwe infra tot aan 2030
- Verandering intensiteiten (tov referentie 2016):
  - Intensiteiten nemen toe (0-10%), rond Schiphol Flora Holland sterker. Wachttijden nemen overal toe
  - Reistijd hele traject: 82 min richting A27 en 67 min richting A4 (avondspits)
  - Knelpunten bocht Mijdrecht, bocht Uithoorn en aansluiting A2 verergeren.
  - Nieuw knelpunt aansluiting N402 en in aanloop naar Hilversum

Denkrichting 2x2 100 km/uur

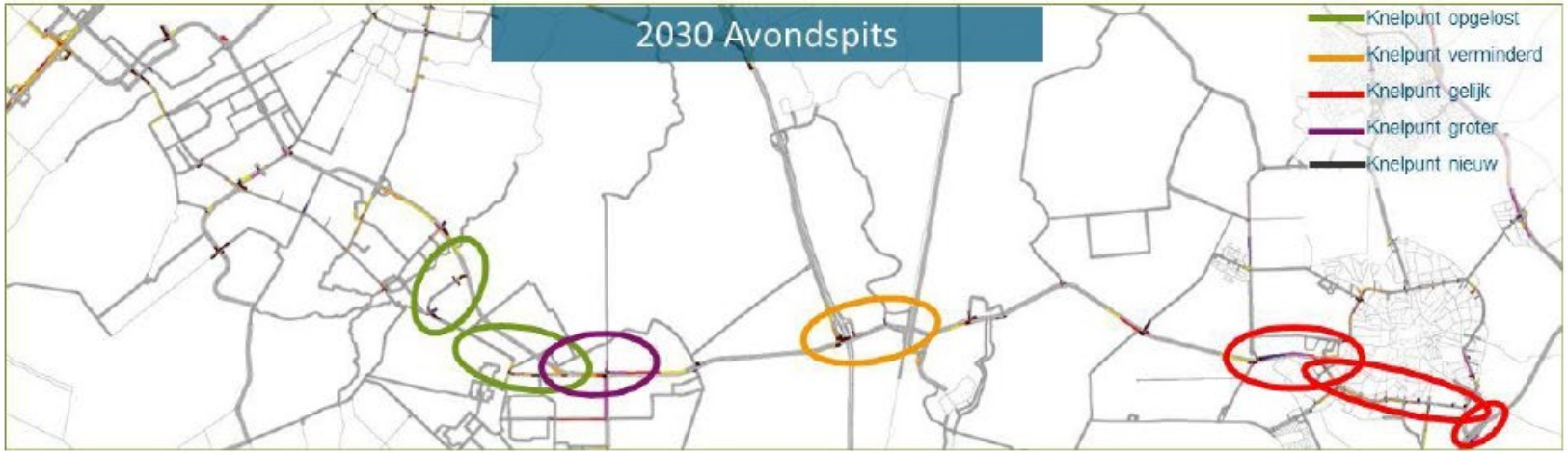


- Van A27 tot A4 2x2, 100 km/uur
- Strekking bocht Mijdrecht
- Nieuwe verbinding N201-A27 ten zuiden van Hilversum
- Alle aansluitingen ongelijkvloers

Gevolgen:

- Verkeer neemt toe, reistijd neemt af tov referentie: -42 min A4 → A27, -19 min A27 → A4
- N201 als alternatief voor de A9: verschuiving, intensiteit N201 neemt toe
- Verkeersafwikkeling bij de aansluiting A2 verslechtert
- Verkeersafwikkeling bij de N212 verslechtert
- Overige knelpunten worden verminderd of opgelost
- NB: Geen specifieke kruispuntoplossingen meegenomen

Denkrichting 2x2 80 km/uur strekking Mijdrecht

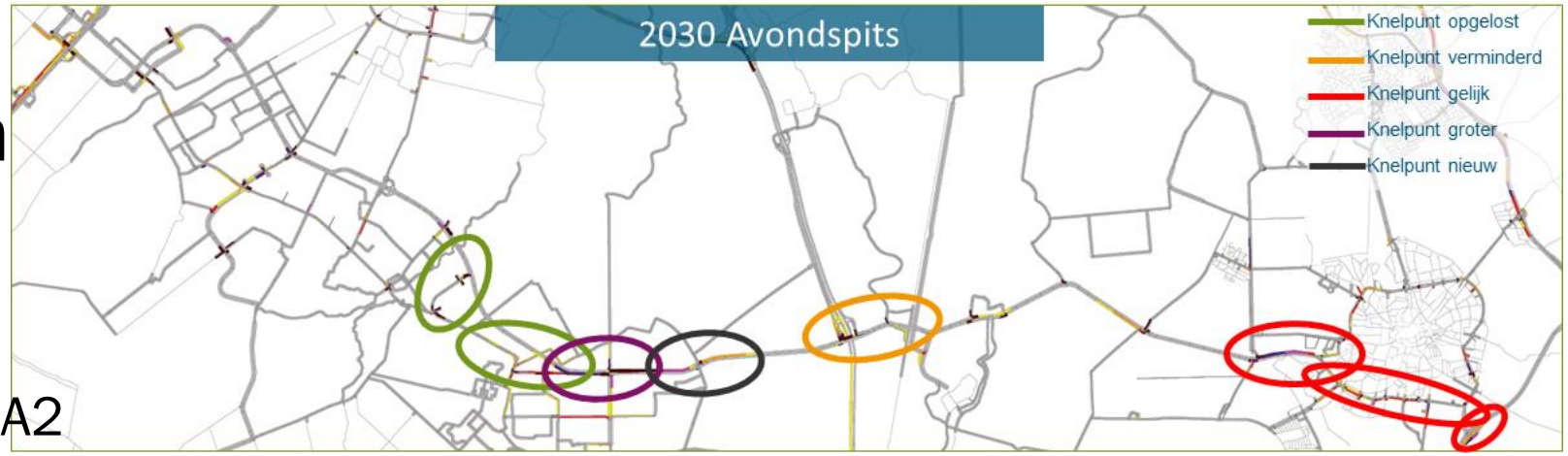


- Rechtdoor gaande stukken 2x2 (Utrechtse deel)
- Strekking bocht Mijdrecht

Gevolgen

- Zelfde beeld als vorige, maar minder intens. Intensiteiten nemen toe, maar minder. Reistijden nemen af, maar minder (- 14 min A4 → A27 en - 8 min A27 → A4)
- Knelpunt Mijdrecht lost op, knelpunt A2 vermindert
- Bij Hilversum geen verbetering, knelpunt N212 wordt groter
- NB: Geen specifieke kruispuntoplossingen meegenomen

Denkrichting 1x2 80 km/uur maatregelen 3 knelpunten

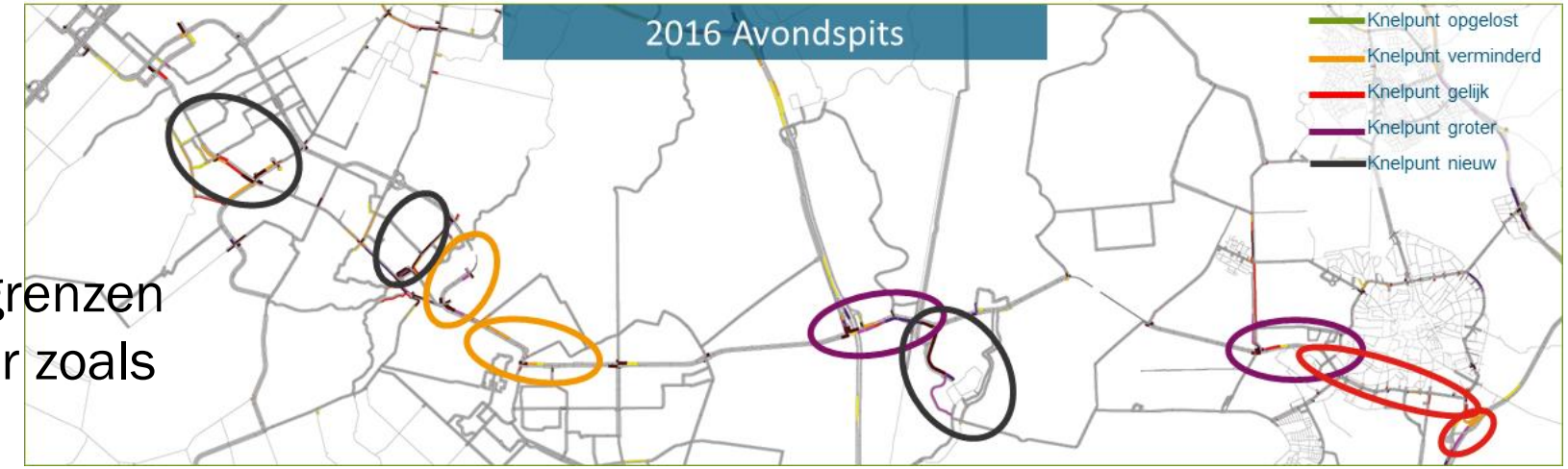


- Strekking bocht Mijdrecht
- Weg 2x2 bij Mijdrecht, en bij A2 (rechtdoorgaande stroken)

Gevolgen

- Verkeersintensiteit groeit licht
- Reistijd A4 → A27 verbetert: -8 min. Reistijd richting A27 → A4 verslechtert: +3 min.
- Knelpunt Mijdrecht lost op, knelpunt A2 vermindert
- Bij Hilversum geen verbetering, knelpunt N212 wordt groter
- Nieuw knelpunt tussen N212 en A2 (intensiteit is hoger dan de capaciteit)
- Oorzaak waarschijnlijk meer verkeer v.a. de N212 bij Mijdrecht (nader onderzoek nodig)
- NB: Geen specifieke kruispuntoplossingen meegenomen

2016 afwaarderen



- Afsluiting N201 bij provinciegrenzen
- Intensiteiten en infrastructuur zoals de situatie in 2016

Gevolgen:

- Verkeer rijdt lokaal om → toename reistijden
- Veel ‘sluipverkeer’ in Uithoorn en Loenen aan de Vecht
- Snelweg geen goed alternatief (ook afwikkelingsproblemen op snelweg en veel lokale bestemmingen)
- Knelpunten bocht Mijdrecht en bocht Uithoorn nemen wat af
- Nieuwe knelpunten in kernen: Aalsmeer, Uithoorn, Loenen aan de Vecht
- Niet verder onderzocht voor 2030

Resultaten Studie Natuur

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Toekomstvisie N201 Quickscan Natuur (Arcadis, juni 2018)

In deze quickscan: gevolgen van de maximale autoverkeervariant: verbreding naar 2x2 en bochtafsnijding bij Mijdrecht.

- Meetlat:
  - Natuurnetwerk Nederland (NNN);
  - Wet natuurbescherming gebieden: Natura 2000;
  - Wet natuurbescherming: Soorten
  - Weidevogels

Legenda

Partiële herziening Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013

Ecologische hoofdstructuur

Groene contour

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) 2013 - 2028 (geconsolideerd)

- Quickscan: literatuurstudie en veldbezoek ecoloog

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Meetlat	Toelichting	Effecten verbreding N201	Opgaven en kansen
Natuurnetwerk (NNN)	Vinkeveense Plassen, de schraalgraslanden bij Demmerik, de polder Groot Mijdrecht en de Amstelhoek/Kromme Mijdrecht. Plus aantal ecologische verbindingen	Significante aantasting	• Beperken ruimtebeslag van 8 ha. Compenseren • Mitigeren van effecten en verbindingen • Natuurinclusief ontwerpen
Natura 2000	Botshol, Nieuwkoopse plassen en Oostelijke Vechtplassen	• Geen direct ruimtebeslag • Onderzoek noodzakelijk naar mogelijk indirecte effecten	• Berekenen stikstofdepositie en geluidsoverlast • Stikstof: meerdere varianten onderzoeken • Geluid: geluidbeperkende maatregelen
Natuurbescherming Soorten	Diverse soorten planten en dieren in het wild	• Risico's beperkt • Mitigerende maatregelen bij uitvoering	• Natuurinclusief ontwerp • Creëren extra habitat
Weidevogels	Loopt terug in Nederland. Provincie Utrecht heeft weidevogelkerngebieden aangewezen	• Negatief effect, bochtafsnijding heeft grootste impact	• Kiezen variant minder ruimte-beslag, beperken geluid. • Zorgvuldig inpassen van de weg • Extra weidevogel beheermaatregelen

Kansen natuurinclusief ontwerpen

- Oevers van sloten: natuurvriendelijk inrichten met flauw talud;
- Inrichten van verbindingen nat en droog bij de onderdoorgangen;
- Aanvullende maatregelen otters: aanbrengen van passages met; op dit moment is de otter niet in het gebied aanwezig maar dit zal op niet te lange termijn wel het geval zijn;
- In stand houden beplanting/voorkomen aanrijdingen watervogels;
- Inrichting van een lengteverbinding langs de weg door het optimaliseren van de bermen (bloemrijke bermen), sloten en overhoeken;
- Inrichten Vinkeveense plassen (eilanden, legakkers) in diepe delen langs de weg inclusief herinrichting oevers;
- Inrichting oevers Amstel, Winkel en Angstel inclusief inrichting polder. Versterken gebied aansluitend aan faunapassage onder de A2 in de richting van de passage bij het Amsterdam-Rijnkanaal.

Afbeelding 2: referentie herinrichting Vinkeveense plassen (legakkers)

Afbeelding 1: referentie bloemrijke berm met natuurvriendelijke oever sloot

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Resultaten Studie Fietspotentie

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Rapport Fietspotentie N201 (Tridee, juni 2018)

- Een grove cijfermatig analyse van het huidige fietsgebruik en potentieel in termen van fietsbare afstanden, plus een analyse van de belangrijkste fietsroutes;
- Intensiteiten op de N201 en 2 alternatieven voor fietsmaatregelen;
- Fietsmaatregelen per alternatief en per thema/doelgroep.

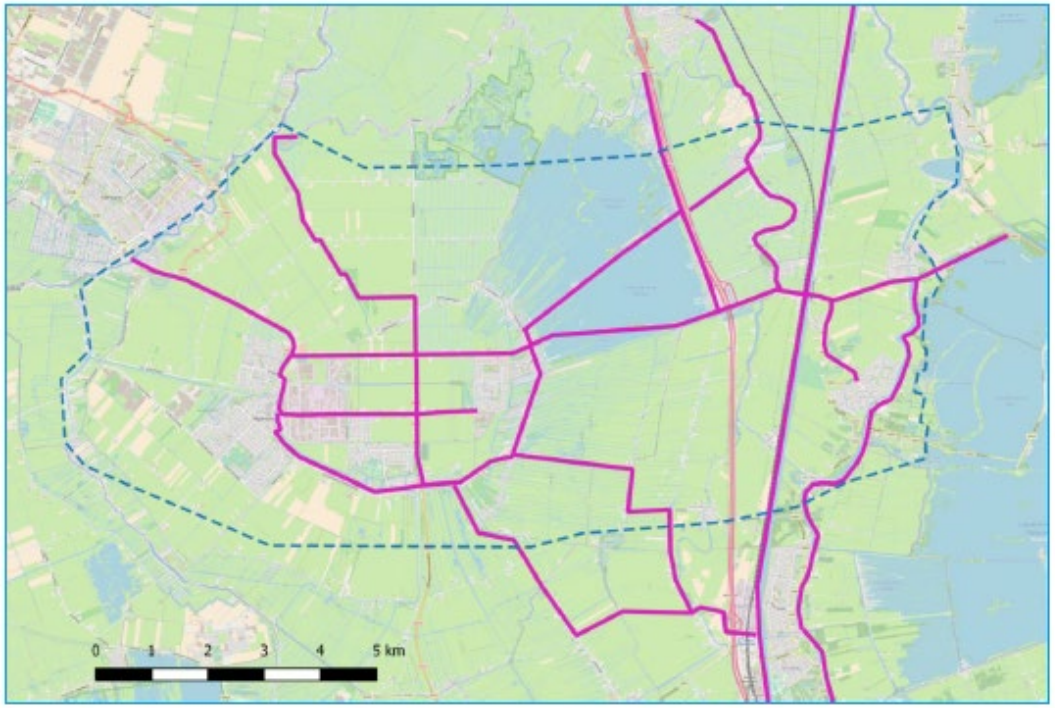
Figuur 1. Onderzoeksgebied: 3km-zone en kernen.

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Fietsgebruik en potentieel

- 7.000 tot 10.000 mensen wonen én werken in de N201-zone. Daarnaast in centra in de regio van de N201: Amsterdam, Amstelveen, Utrecht, Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Hilversum.
- Aandeel fiets korte afstand geschat 35-40%, zo'n 10 procentpunt hoger dan het gemiddelde fietsaandeel. Op langere afstanden vele malen lager.
- Fietspotentie is er zeker op korte afstand. Aandachtspunt is barrière vorming N201.
- Op langere afstand fietspotentie onzeker en mede-afhankelijk van ontwikkelingen met e-bike en speed-pedelec.
- Wellicht grootste kansen in combinatie fiets-OV



Figuur 8. Fietsnetwerken gecombineerd: de meest gebruikte fietsroutes in de regio

Alternatieven, thema's en effecten/maatregelen

Thema's t.b.v. fietsbenutting	Alternatief 1: huidige N201 met enige downgrading (kruispunten 50kmh)	Alternatief 2: N201 vergrote capaciteit (verbreding)
1.Prettig fietsen in en tussen kernen	Prioriteit fietsen in kernen Interlokaal zorgen voor veilige routes	Prioriteit fietsen in kernen N201 minder geschikt voor fietsverkeer, prioriteit voor alternatieve routes
2.N201 als barrière in kruisende fietsroutes (noord-zuid)	Alternatief verslechtert oversteekbaarheid niet. Gelijkvloerse kruispunten acceptabel mits goed uitgevoerd	Kruispunten worden gevaarlijker, fietsveiligheidsmaatregelen nodig
3.N201 als fietsroute voor langere afstand (route-optimalisatie)	Langs N201 wordt fietsen beter. Knelpunten aanpakken	Capaciteitsuitbreiding waar nu fietspad ligt Hele oost-west fietsroute langs N201 heroverwegen
4.Langere afstand routes (15-20km) buiten werkgebied	Afstanden >15 km per fiets overbruggen wordt met e-bike/speed-pedelec belangrijke optie en vraagt om veilige route	
5.Optimalisatie OV+fiets met gestrekte buslijnen over N201	Belangrijk bij downgrading N201. Verleiden met perfecte fietsroutes, OV en parkeervoorzieningen	Capaciteitsvergroting N201 leidt tot lagere OV-markt, maar fietsroutes naar OV haltes moeten veilig blijven

Resultaten Studie OV-potentie

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Rapport OV-potentie N201 (Inno-V, juni 2018)

Opdracht: Onderzoek de potentie van het OV op en rondom de N201.

Aanpak:

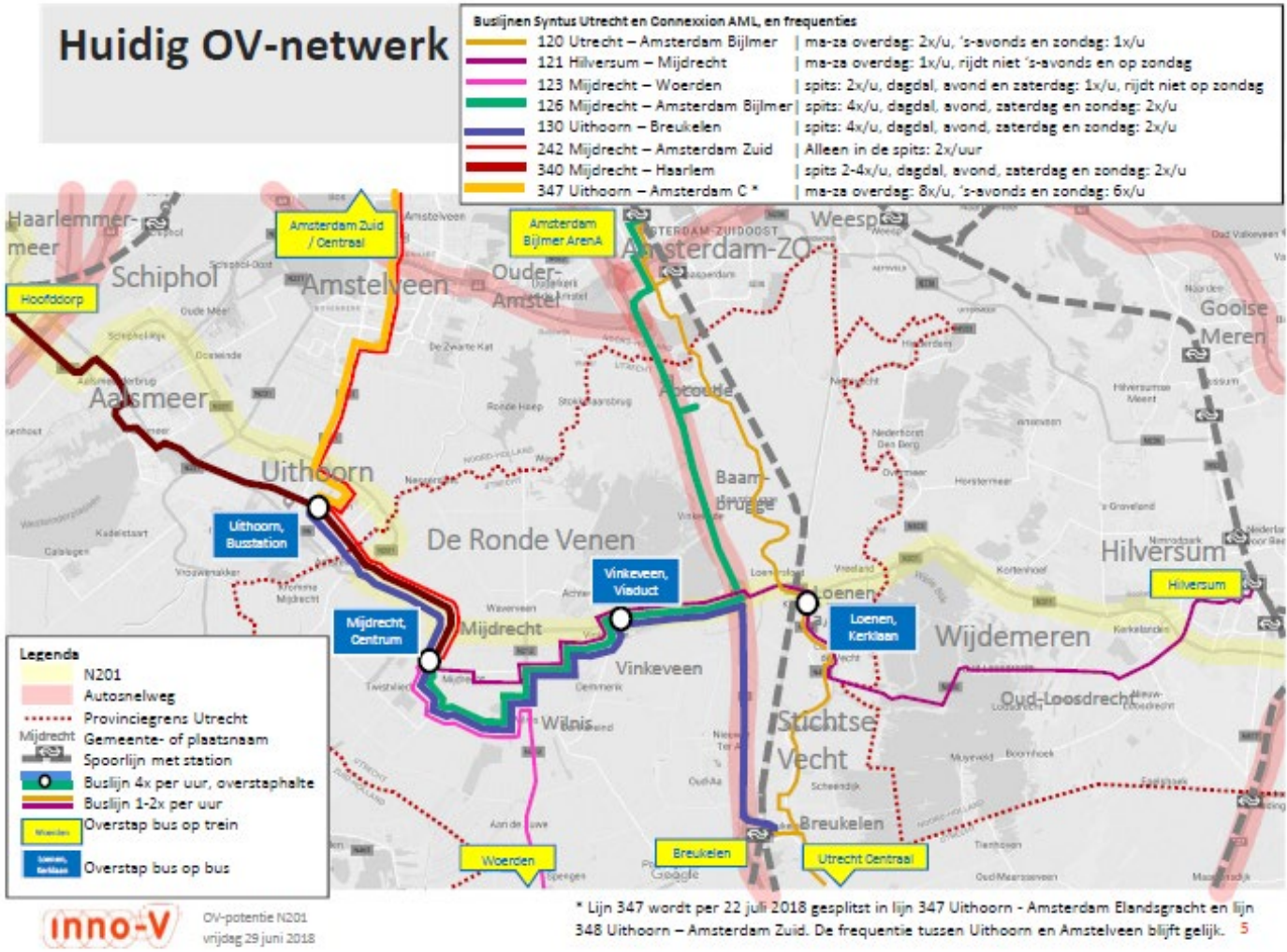
- Onderzoek en uitwerking van 2 alternatieven.
- Kostenefficiëntie in acht genomen. Uitgangspunt huidige exploitatiekosten van het regionale busvervoer en kijken op welke manier verbeteringen mogelijk zijn.

Opmerking:

- Gaat om eerste quick-scan en roept ook aantal vragen op. Bijvoorbeeld: investeringsopgave niet meegenomen in financiële haalbaarheid. Nader onderzoek nodig

Huidig aanbod

- Vanuit Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen relatief snelle en frequente (tot 4 keer per uur) buslijnen naar Amsterdam Bijlmer ArenA, Breukelen en Uithoorn.
- Vanuit Loenen a/d Vecht, Loenersloot, Hilversum langzamer en niet-frequente (tot 2 keer per uur) buslijnen naar Amsterdam Bijlmer en Utrecht.
- Slechts één keer per uur een verbinding tussen Loenersloot en Vinkeveen.



- Belangrijke overstappunten bus/bus in Uithoorn en Loenen. Knooppunt Schiphol Zuid komt er nog bij
- Een goede overstaphalte bij de A2 is er niet.

Knelpunten en concurrentiekracht

Grootse knelpunten:

- Vreeland – Loenersloot (ochtendspits
- Loenen aan de Vecht naar N201 (ochtendspits)
- Bocht bij Mijdrecht (avondspits vanuit Uithoorn)
- Rondom A2, naar Loenersloot en Vinkeveen

Concurrentiekracht:

- VF- waarde (verplaatsingtijdfactor) geeft verhouding reistijd tussen OV en auto aan; bij 1,5 of lager wordt OV als aantrekkelijk alternatief gezien
- Gemiddeld in hele gebied is de waarde 1,65,
  - Positieve uitschieters OV naar Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen: tussen 1,1 en 1,4
  - Negatieve uitschieters: OV naar Schiphol, Flora Holland: 1,5 tot 2,5

Disclaimer: in onderzoek bij VF-waarde niet gekeken naar deur-tot-deur, maar naar bestaande OV-verbindingen. OV scoort dus feitelijk minder goed t.o.v. auto

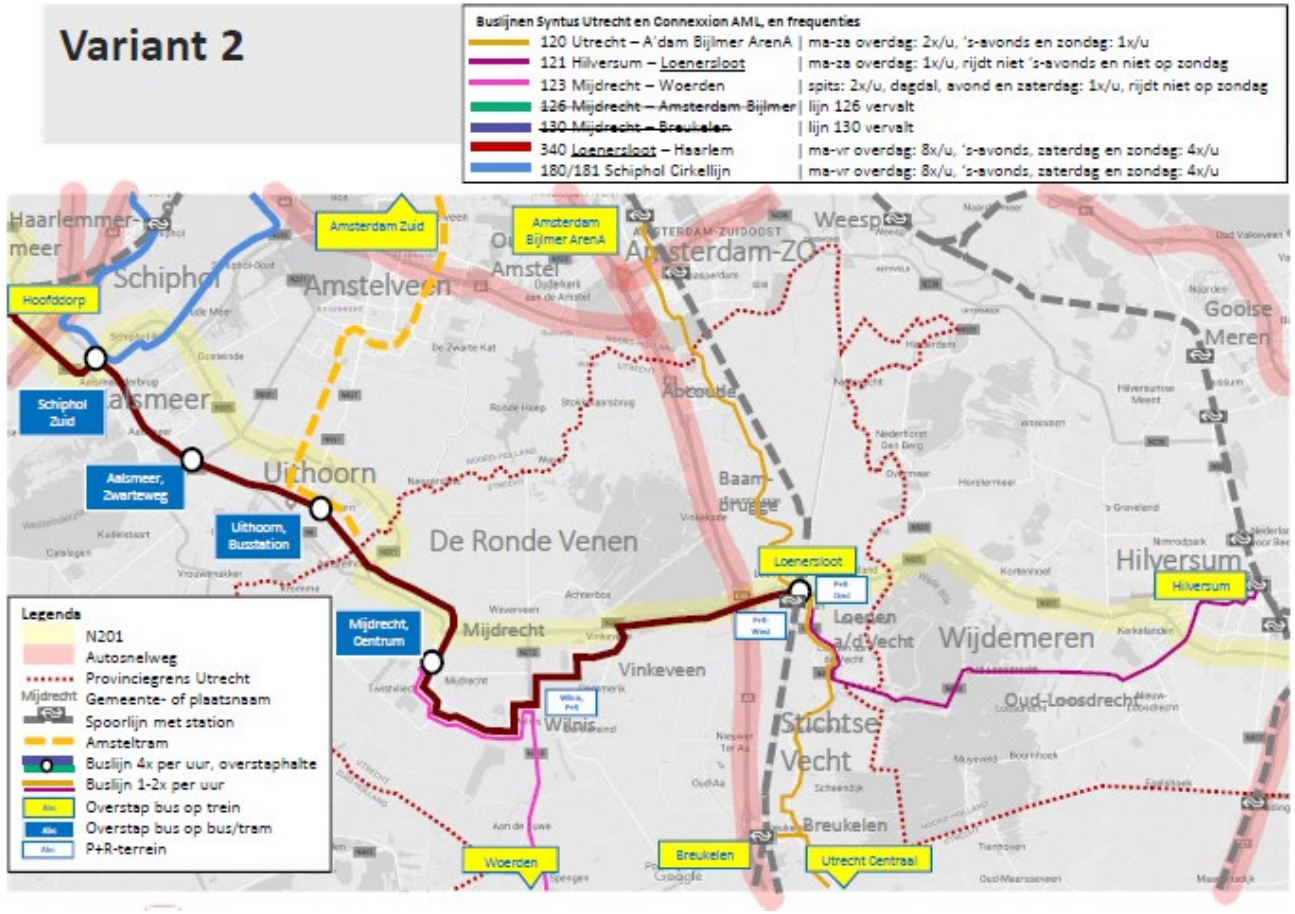
Twee alternatieven beschouwd

1 Investeren in optimalisatie bus en tram:

- *VF waarde van 1,65 naar 1,57*
- *Aantal OV reizigers groeit met 14%*

2 Aantakken op station Loenersloot

- *VF waarde van 1,65 naar 1,45*
- *Aantal OV reizigers groeit met 24%*



Conclusies

- Gericht investeren in openbaar vervoer: kan tot 14% à 24% extra reizigers leiden bij gelijkblijvende exploitatiekosten voor het regionale OV. Haalbaarheid hiervan nog niet onderzocht (investeringsopgave, inpasbaarheid, kosten en baten)

- Door kwaliteit en doorstroming van het OV te verbeteren, en te voorzien in goed bereikbare P+R-locaties, kunnen verkeerspieken worden afgevlakt en kan de doorstroming rond knelpunten verbeteren.

- Als geïnvesteerd wordt in doorstroming van het autoverkeer wordt het OV minder concurrerend en is de groei van het aantal reizigers lager.

Resultaten Studie Smart Mobility

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Toekomstperspectief Smart Mobility N201 (juli 2018)

Opdracht/kader

- Onder Smart Mobility wordt de digitalisering van mobiliteit verstaan.
- Diverse landelijke en Europese programma's en pilots, onder meer op de N201 (InterCor, C-ITS, iVRI, Goed op weg, Beter Benutten).
- Verkenning op welke wijze Smart Mobility een rol kan spelen bij de doorstroming op de N201 en het oplossen van specifieke knelpunten.

Aanpak:

- Op de kortere termijn (tot 5 jaar): maatregelen die direct bijdragen aan de oplossing van de verkeersproblematiek.
- Voor de langere termijn (tot 2040): de visie en verwachtingen

Korte termijn: knelpunten, C-ITS-maatregelen en effecten

<u>Conclusie:</u>

Korte termijn oplossingen kunnen leiden tussen de 1 en 4% betere doorstroming

Nummer	Maatregel	Afwikkeling	Comfort/ veiligheid	Heeft effect
Mob-01	Door ander rijgedrag van vrachtwagens, ten opzichte van het autoverkeer, vallen er in de pelotons af en toe gaten die nu niet worden opgemerkt. Met C-ITS applicaties kan dit worden gedetecteerd en kan dit vrachtverkeer nog in de groenfase worden meegenomen.	2-4%		<5 jaar
Mob-02	Slimmer verkeersmanagement wordt mogelijk omdat er meer informatie beschikbaar komt voor zowel de weggebruiker, de DVM-systemen alsook voor de verkeersmanagers. Dit kan voor de N201 door de provincie worden opgepakt.	2-4%		<5 jaar
Mob-03	C-ITS kan de inpassing van openbaar vervoer in de regeling verbeteren. Met name de linksaf beweging van bussen uit Mijdrecht bij VRI 3.	1-2%	-	< 2jaar
Mob-04	File waarschuwingssysteem uitbreiden voor beide richtingen en koppelen aan C-ITS applicaties zodat waarschuwingen in het voertuig kunnen worden gebracht	<1%	5%	< 2 jaar
Mob-05	Verdere afstemming draaitijden en koppelen brugbesturing aan C-ITS applicatie zodanig dat weggebruikers worden geïnformeerd over draaitijden en (aankomende) draaimomenten	<1%	5%	< 2 jaar
Mob-06	Op het traject A2- kruispunt 17 kan C-ITS op basis van pelotons faciliteren met groene golf en snelheidsadvies in combinatie met afstemming van ingrepen van zijrichtingen in de regeling waarmee een verhoging van de verkeersafwikkeling worden gerealiseerd.	1-2%	5%	< 5 jaar
Mob-07	Pilot C-ITS waarschuwingssysteem voor afwijkende rijsnelheden (oprijdend/ afslaand verkeer)	<1%	5%	> 5 jaar Pilot <2 jaar

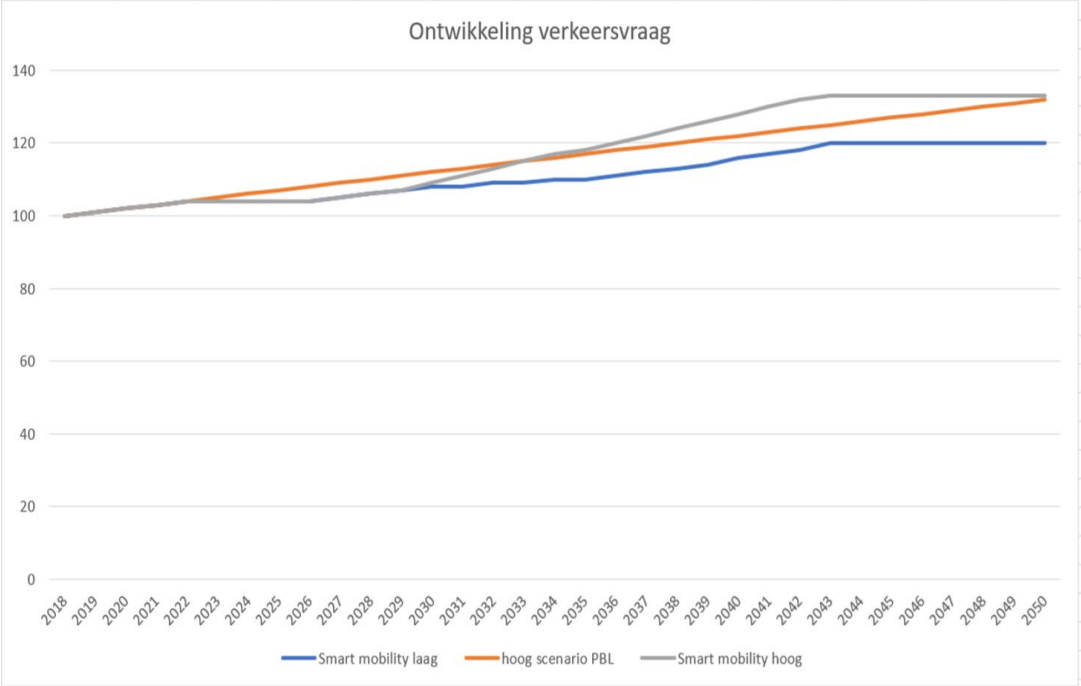
Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Lange termijn maatregelen en effecten

Conclusies: effecten zijn onzeker; bijvoorbeeld in geval van autodelen



Figuur 15; Ontwikkeling verkeersvraag (2018 is 100%) op de N201 met inzet Smart Mobility t.o.v. hoog scenario PBL (bron ruimtelijke verkenning in kaart 2011)

Nummer	Maatregel	Afwikkeling	Comfort/ veiligheid	Heeft effect
Smrt-01	Prioriteren elektrisch rijden (aparte rijstroken, prioriteren)	0%	Minder overlast omwonenden	>7 jaar
Smrt-02	Onderzoeken of de toename van elektrisch rijden en de mogelijk verminderde overlast bij omwonenden capaciteit verhogende maatregelen op de N201, zoals bijvoorbeeld het extra rijstroken, mogelijk maakt. Tevens onderzoeken of door de toename van elektrisch rijden alternatieve vormgeving van infrastructuur (b.v. verdiept of in een tunnel aanleggen) mogelijk is.	Afhankelijk resultaat onderzoek	Minder overlast omwonenden	>7 jaar
Smrt-03	Data en informatie-uitwisseling (o.a. beleid, inzet en regelscenario's) met service providers.	1-2%	Meer comfort reiziger	< 2 jaar
Smrt-04	Doorgaan met de ingezette weg ten aanzien van de inzet van slimme verkeersregelingen (IVRI).	1-2%		>3 jaar
Smrt-05	Onderzoeken en inzet van prioritering doelgroepen op de N201 (bewoners, vervoerders).	5-10% voor doelgroepen, verslechtering voor niet geprioriteerde groepen (5-10%)	Minder doorstromings problemen voor bewoners	>5 jaar
Smrt-06	N201 eenduidig (indeling, belijning, bebording) inrichten voor zelfrijdende voertuigen	0%	Zelfrijdende voertuigen kunnen goed over de N201 rijden.	Vanaf nu
Smrt-07	Onderzoek en implementatie van de wijze van "regelen" (platooning, harmoniseren snelheden van zelfrijdende voertuigen na 2030	2-4%		>12 jaar

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Conclusies

- Smart Mobility biedt op zichzelf geen of in beperkte mate een oplossing voor de verkeersproblemen op de N201.
- Disclaimer: mogelijk is dit een wel erg stellige conclusie uit het rapport. De provincie heeft een simulatietest gedaan om het potentieel van intelligente verkeerslichten op de N201 tussen Uithoorn en Vreeland te meten. Uit de test blijkt dat intelligente verkeerslichten in beide richtingen zorgen voor 15% minder wachttijd in de ochtendspits en 25% minder wachttijd in de avondspits. Uiteraard zijn dit testresultaten, de praktijk zal moeten uitwijken wat het werkelijke effect is.
- De inzet van een complementaire set van maatregelen kan echter wel een verbetering voor de verkeersproblematiek opleveren. Dit kan het beste plaatsvinden vanuit een visie op de functie van de N201. In het rapport zijn suggesties gedaan voor verschillende denkrichtingen

Discussie over oplossingsrichtingen

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

DECISIO

Workshop

- Doel: uitwerken denkrichtingen tot integraal beeld
- Werkwijze:
  - Uitwerking van de typeringen **Derde Ring, Regionale gebiedsontsluitingsweg, Regionaal bestemmingsverkeer en OV- en fiets-corridor, De Groene Weg.**
  - Groepen worden willekeurig gemengd samengesteld, dus zo veel mogelijk combinaties van alle belangen
  - Aanvullende maatregelen zijn afkomstig uit eerdere Wikken en Wegensessies, elke groep heeft een **beperkt aantal mogelijke aanvullingen**
  - Groepen mogen de maatregelen **wel of niet gebruiken** en **eventueel nader detailleren**
  - Groepen krijgen ook **een 'troef'**: een nader te bepalen zelf te kiezen maatregel

Workshop

- Werkwijze:
  - Na 20 min volgen presentaties van de resulterende ‘integrale visies’ en krijgen alle aanwezigen de kans te reageren.

- Resultaat: uitgebreide ‘integrale’ denkrichtingen
  - Aanvullende bouwstenen worden zo veel mogelijk meegenomen in de nadere detaillering en analyse
  - In fase 1 zullen ze in elk geval kwalitatief worden geadresseerd
  - In fase 2 kunnen ze eventueel verder worden uitgewerkt

Workshop

Welke aanvullende maatregelen passen bij de uitwerking van de weg als:

1) Derde ring Doelgroep: doorgaand verkeer/vracht Scope: nationaal / regionaal Focus: wegmaatregelen (vergroting capaciteit) Verhogen van de capaciteit van de weg en het uitvoeren van natuurcompenserende maatregelen **Ingreep weginfrastructuur: 2X2 100 km/h**	**3) Regionaal bestemmingsverkeer en OV- en fiets-corridor** Doelgroep: interlokaal verkeer Scope: regionaal Focus: knelpunten, OV- en fietsmaatregelen Oplossen knelpunten en stimuleren OV en fiets **Ingreep weginfrastructuur: 1x2 80 km/h, aanpak knelpunten**
2) Regionale gebiedsontsluitingsweg Doelgroep: Interlokaal verkeer Scope: regionaal Focus: wegmaatregelen (optimalisatie) Optimaliseren regionaal wegennet **Ingreep weginfrastructuur: 2X2 80 km/h**	**4) De groene weg** Scope: lokaal Doelgroep: bewoners Focus: beperking wegverkeer Verminderen doorgaand wegverkeer, lokale bereikbaarheid en omgevingskwaliteit **Ingreep weginfrastructuur: 1x2 60 km/h en afwaarderen**