

Amendement Integrale en adaptieve aanpak N201

De Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op 18 februari 2019, aan de orde hebbend het Statenvoorstel Voorkeursvariant Toekomst N201,

Besluiten:

Beslispunt 1 en 2 te vervangen door:

“

1. Voor fase 2 van het project Toekomst N201 te kiezen voor Denkrichting 3 (met 1x2 rijstrook en een limiet van 80 km/u) en daarin verschillende mogelijkheden en bouwstenen om (een deel van de) doorstroomknelpunten op de N201 en andere mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven in het gebied aan te pakken, verder te onderzoeken en vergelijken. De volgende doorstroomknelpunten zijn nu in beeld:
 - De bocht bij Mijdrecht (lange of korte variant)
 - Het kruispunt met de N212
 - De aansluiting met de A2 (met onderzoek naar 2x2 rijstroken)
 - Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg
 - De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
 - Het kruispunt met de N402
 - Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg
 - Het kruispunt met de Raadhuislaan

In fase 2 worden mogelijke varianten voor de aanpak van deze knelpunten uitgewerkt en doorgerekend met behulp van het verkeersmodel en beoordeeld op kosteneffectiviteit en effecten op doorstroming, natuur en landschap, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en klimaat, als basis voor de keuze van integrale voorkeursvarianten en een adaptieve fasering daarin. Qua participatie worden alle stakeholders in fase 2 betrokken door middel van het organiseren van ontwerpateliers.

De N201 loopt door in de provincie Noord-Holland. Hier is een wederzijdse afhankelijkheid ten aanzien van mogelijke oplossingen. Vanwege het feit dat de uitwerking van de knelpunten invloed kan hebben op de wegen in Uithoorn (N196), Amstelhoek/Aalsmeer en Hilversum (Diependaalselaan), worden zowel de provincie Noord-Holland, als de gemeenten Uithoorn, Wijdmeren, Amstelhoek/Aalsmeer, en Hilversum daarom nadrukkelijk betrokken bij de uitwerking van de varianten.

2. In fase 2 de volgende mogelijke bouwstenen mee te nemen bij het verkennen en uitwerken van varianten:
 - Vergroten potentie OV en fiets, mogelijkheden zijn verbreden bestaande fietspaden, uitbreiden fietspaden, treinstation Loenersloot, gebruik oude

spoorbanen (onderzoek)

- Benutten van kansen voor ketenmobiliteit, werkgeversaanpak en smart mobility
- Doorsnijding kern Vinkeveen: verbeteren huidige situatie of ondertunneling
- Bestaande bruggen (de Angstel en de Vecht): verhogen doorvaarthoogte of toepassen aquaduct(en)
- Bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk, denk aan geluidsschermen, versterking natuur enz.)

”

Na het derde beslispunt, het volgende beslispunt toe te voegen:

“

4. Kennis te nemen van de investeringsbedragen en onzekerheidsmarges, zoals genoemd in dit statenvoorstel en mogelijkheden voor financiële bijdragen van externen te verkennen.

“

 Huib van Essen GroenLinks	 Marc de Droog D66	 Kees van Kranenburg ChristenUnie Arne Schaddelée	 Mariëtte Leijenaar PVDA
---	---	--	---

Toelichting:

In Fase 1 zijn brede denkrichtingen onderzocht met pakketten van maatregelen, maar is nog geen afweging gemaakt tussen specifieke maatregelen en varianten binnen de denkrichting. Met dit amendement kiezen we ervoor om verder te werken in denkrichting 3 maar zonder nu al vooruit te lopen op de uitwerking en de keuzes van mogelijke ingrepen. Dit geeft ruimte om via een brede afweging van varianten en bouwstenen te komen tot voorkeursvariant(en) voor (een deel van) de doorstroomknelpunten en andere mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven in het gebied en een adaptieve fasering daarin. Na de besluitvorming daarover aan het eind van fase 2 kunnen eventuele voorkeursvarianten in een vervolgfase verder worden uitgewerkt tot uitvoeringsbesluit(en) met dekkingsvoorstel(len).

De analyse in Fase 1 laat zien dat in alle onderzochte denkrichtingen, ook in denkrichting 3, de kosten van de voorgestelde ingrepen aan de N201 de potentiële reistijdbaten vele malen overstijgen. Twijnstra Gudde en Decisio concluderen op basis hiervan dat kleinschalige(r) investeringen beter passen bij het gebied en adviseren een adaptieve aanpak. In Fase 2 dient daarom kritisch te worden gekeken naar de kosteneffectiviteit van mogelijke ingrepen aan de N201 om doorstroming te verbeteren en dienen ook de onder het tweede beslispunt van het Statenvoorstel genoemde bouwstenen (o.a. m.b.t. fiets, OV en ketenmobiliteit) in de afweging te worden betrokken, in relatie tot hun bijdragen aan de doorstroming en/of aan andere doelen uit het Mobiliteitsplan.