

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	8-10-2019	REFERENTIE	Arie Vijfhuizen
ONS NUMMER	81F6718A	DOORKIESNUMMER	06 – 5000 35 54
NUMMER PS		E-MAILADRES	arie.vijfhuizen@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Rapportages busbaan, Vinkeveen en filedetectiesysteem	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Stand van zaken fase 2 project Toekomst N201

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

De N201 is in de provincie Utrecht al jaren een knelpunt als het gaat om leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming. Dit ondanks diverse maatregelen die in het verleden al zijn getroffen. Naar de toekomst toe dreigt dit knelpunt nog groter te worden door de verwachte groei van het verkeer en de diverse ruimtelijke en economische activiteiten in de omgeving van de N201 (zoals uitbreiding Schiphol, realisatie Greenpark en ontwikkeling Flora Holland met bedrijven en hotels). Het programma Toekomst N201 voorziet in het ontwikkelen van een integrale visie en een plan met maatregelen voor een toekomstbestendige N201 waarbij de leefbaarheid in het gebied wordt verbeterd, de bereikbaarheid wordt vergroot en de doorstroming voor het huidige verkeer wordt aangepakt. In het programma is veel aandacht voor participatie met de omgeving. Door middel van huis aan huisberichten en gebruik te maken van een inmiddels opgebouwd groot emailbestand worden zoveel mogelijk stakeholders betrokken bij het maken van een toekomstbeeld van de weg. Hierbij was het de bedoeling om eind 2018 een besluit aan Provinciale Staten voor te leggen voor het toekomstbestendig inrichten van de N201 en daarna tot de uitvoeringsfase over te gaan. Op 19 juni 2018 zijn wij akkoord gegaan met de vertraging in het programma en een splitsing van de studie in een richtinggevend besluit eind 2018 en een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel eind 2019. Dit is op 3 september 2018 ter kennisname aan de toenmalige cie MME medegedeeld. De opdracht voor het opstellen van het programma Toekomst N201 is door ons vastgesteld in mei 2017.

Voorgeschiedenis

- 30 mei 2017 Besluit GS: opdracht start programma Toekomst N201
- 19 juni 2018 Besluit GS: akkoord met herijking van het programma en splitsing van de studie in een richtinggevend besluit eind 2018 en een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel eind 2019
- 3 september 2018: Statenbrief cie MME ter kennisname: herijking programma en splitsing studie
- 8 januari 2019 Besluit GS: uitwerken denkrichting 3 (huidige situatie handhaven 1x2 rijstroken, 80 km/u en oplossen knelpunten) naar een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel. Bij dit besluit lagen vier denkrichtingen voor, te weten:
 1. 2x2 rijstroken met maximum snelheid 100 km/u
 2. 2x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u
 3. Huidige situatie met maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten
 4. Afwaarderen weg (60 km/u) met fysieke wegafsluitingen

- 18 februari 2019 Besluit PS: op basis van het ingediende amendement verder studeren op denkrichting 3 waarbij knelpunten worden opgelost, bouwstenen worden onderzocht en aanbevelingen worden meegenomen. Aan de hand daarvan integrale voorkeursvariant(en) bepalen met een adaptieve fasering en hierover PS laten besluiten alvorens verder te gaan richting een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel. Adaptieve fasering wil hierbij zeggen dat gekeken worden naar een fasering waarbij de uit te voeren maatregelen qua kosten-baten effectiviteit worden beoordeeld en de maatregelen met een hoge effectiviteit eerst worden uitgevoerd. Zo ontstaan effectieve investeringen met een hoog rendement. Met dit besluit werd fase 1 afgesloten en leidde hiermee fase 2 in: studeren op denkrichting 3.

In fase 2 gaat het over de volgende knelpunten, bouwstenen en aanbevelingen:

Knelpunten →

1. De bocht bij Mijdrecht (lange of korte variant)
2. Het kruispunt met de N212
3. De aansluiting met de A2 (met onderzoek naar 2x2 rijstroken)
4. Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg
5. De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
6. Het kruispunt met de N402
7. Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg
8. Het kruispunt met de Raadhuislaan

Bouwstenen →

- a. Vergroten potentie OV en fiets, mogelijkheden zijn verbreden bestaande fietspaden, uitbreiden fietspaden, treinstation Loenersloot, gebruik oude spoorbanen (onderzoek)
- b. Doorsnijding kern Vinkeveen: verbeteren huidige situatie of ondertunneling
- c. Bestaande bruggen (Demmeriksebrug en de Vecht): verhogen doorvaarthoogte of toepassen aquaduct(en)
- d. Bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk, denk aan geluidsschermen, versterking natuur enz.)

Aanbevelingen →

- Reserveren van fysieke ruimte om knelpunten in toekomst op te kunnen lossen
- Op hele traject investeren in een duurzaam veilige N201
- (zwaar) Landbouwverkeer betrekken in de oplossingsrichtingen voor de knelpunten
- Kansen benutten voor betere inbedding van gehele traject in het landschap
- Werken aan een duurzame N201 volgens Duurzaam GWW
- Het geheel adaptief uitvoeren, actief monitorend en evaluerend. Hierdoor effectieve investeringen met een hoog rendement (kosten-baten)

Essentie / samenvatting

Na het besluit van Provinciale Staten op 18 februari 2019 is de studie van denkrichting 3 (huidige situatie 1x2 rijstroken en 80 km/u) gestart. Op 4, 8, 9 en 11 juli jl. zijn ontwerpateliers gehouden waarvoor alle stakeholders waren uitgenodigd. Ruim 400 mensen hebben de ateliers bezocht. Met de input uit de ateliers en de reactieformulieren worden de schetsontwerpen aangepast en de effecten op natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht en klimaat wederom beoordeeld. Tevens worden de kostenramingen bijgesteld. Naast het project Toekomst N201 bestaat het programma N201 uit nog vier andere (zogenaamde no-regret) projecten, hierbij wordt onderzocht of er met korte termijn maatregelen resultaat kan worden gehaald, vooruitlopend op de maatregelen uit het project Toekomst N201. Uit het deelproject busbaan Mijdrecht-Uithoorn blijkt dat het geen zin heeft korte termijnmaatregelen uit te voeren. Het deelproject Vinkeveen heeft alternatieven opgeleverd die kunnen worden meegenomen in het project Toekomst N201. Uit het deelproject filedetectie Vinkeveen blijkt dat het zin heeft de waarschuwingssystemen te plaatsen op 3 locaties. Voor het deelproject pilot geluidsreductie Vreeland geldt dat de pilot op een unieke locatie kan worden uitgevoerd (woningen en school liggen lager dan de weg, dus pilot kan groot effect hebben op reductie van geluidsoverlast).

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Doelstelling van dit stuk is inzichtelijk te maken welke stappen er sinds het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019 in het project Toekomst N201 per knelpunt en bouwsteen zijn gezet. Op 30 september jl. is de eerste stuurgroep van fase 2 geweest (de vierde stuurgroep in totaal). De inbreng vanuit deze stuurgroep is verwerkt in deze statenbrief.

Doelstelling van deze fase 2 is om mogelijke varianten te toetsen in het verkeersmodel (doorstroming en bereikbaarheid) en het beoordelen van de kosteneffectiviteit van de maatregelen, alsmede het beoordelen van de effecten op geluid en klimaat, luchtkwaliteit, natuur en landschap en verkeersveiligheid, als basis voor de keuze van integrale voorkeursvarianten en een adaptieve keuze daarin. Participatie van alle stakeholders maakt hier een belangrijk onderdeel van uit.

Financiële consequenties

In deze fase van het project N201 nog niet van toepassing.

Vervolgprocedure/voortgang

Op 18 februari 2019 hebben Provinciale Staten besloten om verder te studeren op mogelijke maatregelen bij denkriching 3 (huidige situatie 1x2 rijstroken en 80 km/u). Dit besluit is tot stand gekomen vanuit een amendement dat was ingediend door GroenLinks, PvdA, CU en D66. Vanwege de betrokkenheid bij het project Toekomst N201 vinden wij het belangrijk om u op de hoogte te houden van de stand van zaken in het project.

De mogelijk maatregelen bestaan uit het oplossen van knelpunten, het onderzoeken van bouwstenen en het meenemen van diverse aanbevelingen. Bij de start van deze fase 2 is een bijeenkomst geweest met specialisten op het gebied van natuur, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, verkeer en klimaat. In dit gehele proces is leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, natuur en klimaat) leidend ten opzichte van verkeer (doorstroming en bereikbaarheid). Op basis van hun inbreng zijn er per knelpunt / bouwsteen gemiddeld twee mogelijke maatregelen vastgesteld en uitgewerkt in schetsontwerpen en beoordeeld op expertjudgement. Hiervoor hebben de specialisten van het ingenieursbureau, dat alles uitwerkt, hun expertise gebruikt om de schetsontwerpen te beoordelen op de effecten op natuur, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, verkeer en klimaat. Alle varianten zijn opgenomen in een speciale app die toegankelijk is via de website www.toekomstn201.nl en internet via de link: <http://utrecht.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=63dcc6d163684ae695cf6ce48273229e>

Op 4, 8, 9 en 11 juli jl. zijn ontwerpateliers gehouden waarvoor alle stakeholders waren uitgenodigd door middel van emails en huis aan huisberichten. Ruim 400 mensen hebben de ateliers bezocht. Hierbij zijn ook statenleden en diverse raadsleden van aan- en omliggende gemeenten aanwezig geweest. Ambtelijk zijn onder andere provincie Noord-Holland, RWS en de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht aanwezig geweest. Op 30 september a.s. vindt de eerste Stuurgroep in fase 2 plaats. Dan zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Specialistensessie bepalen varianten
- Trechtering varianten op thema's (natuur, landschap, geluid, luchtkwaliteit, verkeer en klimaat)
- Schetsontwerpen opgesteld (gemiddeld twee per knelpunt en bouwsteen)
- Kostenramingen opgesteld
- Impact bepalen op thema's (effecten natuur, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, verkeer en klimaat)
- Voorbereiden en houden eerste ontwerpateliers
- Verwerken, beoordelen en beantwoorden van de ingekomen reacties
- Aanpassingen van de varianten (schetsontwerpen) besproken
- Schetsontwerpen en kostenramingen worden aangepast
- Effectenscores worden aangepast
- SO's worden (deels) in verkeersmodel getoetst
- Voorbereidingen voor ontwerpateliers 2 zijn gestart

Alle aangepaste en nieuwe informatie wordt in de bestaande app verwerkt, waarna wederom alle stakeholders bij ontwerpateliers hun inbreng kunnen leveren. Dit proces zal naar verwachting eind november 2019 plaatsvinden. Op deze manier wordt uitgebreid invulling gegeven aan het participatieproces om zoveel mogelijk betrokkenen te laten meedenken over de mogelijke maatregelen voor de N201.

Tijdens de eerste ontwerpateliers en het benoemen van de knelpunten, bouwstenen en aanbevelingen zijn er bij de diverse stakeholders verwachtingen ontstaan met betrekking tot de mogelijke oplossingen. Gedurende het proces in fase 2 hebben we dan ook aandacht voor deze dilemma's tussen verwachtingen en haalbaarheid. Deze dilemma's zijn:

- Dilemma: leefbaarheid versus doorstroming → leefbaarheid is belangrijker dan de doorstroming. Er is tenslotte gekozen voor denkriching 3, handhaven huidige situatie en aanpakken knelpunten en onderzoeken bouwstenen. Echter leefbaarheid, zoals maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit, inpassing in het landschap, de natuur en het klimaat kosten relatief veel geld, maar leveren niets op voor doorstroming, dus "scoren" in een reguliere Kosten-Batenanalyse slecht. Voor de omgeving levert het echter veel op. Doelstelling is om dit zichtbaar te maken in een aangepaste Maatschappelijke Kosten Batenanalyse
- Dilemma: "groene" ambities versus kosteneffectiviteit maatregelen → elke maatregel, compensatie of niet kost relatief veel geld. Vanuit het coalitieakkoord is duurzaamheid, leefbaarheid en klimaat echter heel belangrijk
- Dilemma: vergroten potentie OV en fiets versus ruimtebeslag en kosten → er wordt veel geklaagd over het huidige OV, elke nieuw voorstel sneuvelt, meestal vanwege gering rendement. Koppeling tram in Uithoorn met kern Mijdrecht / Vinkeveen met bijvoorbeeld een busbaan in twee richtingen los van de N201 kan mogelijkheden bieden, net als een treinstation Loenersloot. Kosten zijn hoog, rendement veelal laag
- Sceptische en kritische (cynische) houding bij veel stakeholders (o.a. Loenersloot) → er worden al jaren maatregelen aangekondigd, tot nu toe is er nauwelijks iets gebeurd. Daarnaast hebben stakeholders vaak een andere mening bij de problematiek dan waar vanuit wordt gegaan vanwege de uitkomsten van de

onderzoeken. Dit levert vanuit de kant van die stakeholders veel weerstand op en ook een andere invulling van de ontwerpateliers dan verwacht

- Hoge verwachtingen en ambities bij stakeholders (tunnels, aquaducten enz.) → de bouwstenen (tunnel Vinkeveen, mogelijk aquaducten in plaats van bruggen) leiden tot dusdanig hoge verwachtingen bij stakeholders dat alles mogelijk lijkt
- Samenhang knelpunten – bouwstenen – aanbevelingen (integraliteit) → stakeholders koppelen heel snel de knelpunten aan de bouwstenen en dat leidt tot verwachtingen van een tunnel van Vinkeveen tot voorbij Vreeland en andere dergelijke combinaties

Naast het project Toekomst N201 worden vier deelprojecten separaat uitgevoerd:

1. Deelproject busbaan Mijdrecht (zie bijlage 1)
2. Deelproject Vinkeveen (zie bijlage 2)
3. Deelproject filedetectie Vinkeveen (zie bijlage 3)
4. Deelproject pilot geluidsreductie Vreeland

Ad. 1.

In de huidige situatie ligt er een busbaan aan de noordzijde van N201 voor busverkeer vanuit Mijdrecht naar Uithoorn. Vanwege het drukke verkeer (met een hoog percentage vrachtverkeer) ontstaat vooral in de ochtend filevorming richting Uithoorn. In de avondspits is er filevorming in de richting van Mijdrecht. De bus rijdt hier mee met het overige gemotoriseerde verkeer. Om het openbaar vervoer te stimuleren en de betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten, is een studie gestart naar varianten voor het verbeteren van de busverbinding tussen Mijdrecht en Uithoorn. De vragen die hierbij centraal staan zijn:

- Welke oplossingsrichtingen zijn er en wat is het effect van deze oplossingsrichtingen op de doorstroming voor de bus en het overige gemotoriseerde verkeer?
- Zijn de oplossingsvarianten verkeersveilig en ruimtelijk inpasbaar? Verkeersveiligheid en ruimtelijke inpasbaarheid zijn randvoorwaarden bij de te onderzoeken oplossingsvarianten.

Uiteindelijk zijn er twee kansrijke oplossingen uit het onderzoek naar voren gekomen, te weten:

- a. Een wisselstrook (ochtendspits busbaan richting Uithoorn, avondspits busbaan richting Mijdrecht)
- b. Een verbrede busbaan (busbaan voor tweerichtingen)

Op basis van de in het rapport aangegeven opbrengsten en kosten is een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Deze analyse is gebaseerd op de data uit het rapport. Door middel van een waardering van € 7,- per uur reistijd, € 80,- per bespaard dienstregelingsuur en een discontovoet (voor rente en risico) van 4,5%, worden kosten en opbrengsten over de looptijd van 100 jaar netto contant gemaakt.

Uitkomsten van dit soort berekeningen moeten voor ons positief zijn. In het geval van de wisselstrook komt de netto contante waarde van de investering uit op een negatief resultaat van € 1.42 miljoen (bij een investering van 2 miljoen), terwijl bij de verbreding van de busbaan de netto contante waarde van de investering uitkomt op een negatief resultaat van € 4.4 miljoen (bij een investering van 4,75 miljoen). Hierbij is het aspect verkeersveiligheid (ongelukken) niet meegenomen. Deze scores gelden als fors negatief. Uit deze analyse blijkt dat het geen zin heeft korte termijnmaatregelen uit te voeren en hebben wij besloten te stoppen met dit project.

Ad. 2.

Bij de passage van de N201 door Vinkeveen is al jaren sprake van een verkeersonveilige situatie als gevolg van:

- Te korte opritten vanaf de Herenweg naar de N201
- Een hoogtebeperking van het viaduct Herenweg onder de N201 van 3,50 m

De afgelopen jaren is door de provincie Utrecht samengewerkt aan de infrastructurele ontsluiting voor het centrumplan Vinkeveen. De voorkeursvariant bleek voor de gemeente De Ronde Venen financieel onhaalbaar. Als vervolg hierop is met de gemeente De Ronde Venen de afspraak gemaakt om los van het centrumplan van Vinkeveen een onderzoek uit te voeren naar het antwoord op de volgende vragen:

- a. Welke constructieve, technische en praktische (on)mogelijkheden zijn er in samenhang met de mogelijke inrichting van de weg, haar ontsluiting en/of aanvullende maatregelen? Binnen deze vraagstelling dient ook de duiker aan de oostgrens van de kern Vinkeveen te worden beschouwd.
- b. Welke inrichting (behoudens een gelijkvloers kruispunt) van de weg en haar ontsluiting en/of aanvullende maatregelen zijn mogelijk om de verkeersonveilige ontsluiting van Vinkeveen naar een aantoonbaar veiliger niveau te brengen.

Gemeente De Ronde Venen is er nog niet uit wat zij voor doorrijdhoogte willen hebben voor het viaduct bij de Herenweg. Momenteel rijdt er namelijk al veel verkeer op de Herenweg, waaronder veel vrachtverkeer. Indien de doorrijdhoogte wordt vergroot, zal dit leiden tot groter en zwaarder vrachtverkeer op de Herenweg en dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, maar ook vanuit beheer en onderhoud een niet gewenste situatie. De conclusies uit het rapport geven een voorkeur aan voor een bepaalde oplossing, al zijn meerdere oplossingsrichtingen mogelijk. Echter mede omdat gemeente De Ronde Venen nog niet helder heeft wat de doorrijdhoogte zou moeten zijn, wordt voorgesteld om de uitkomsten van dit rapport mee te nemen in het project Toekomst N201.

Ad. 3.

Eén van de onderdelen in het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vooral rondom de A2 (Vinkeveen e.o.) bestond de indruk dat files zorgen voor ongevallen. Een filedetectiesysteem kan er voor zorgen dat men eerder gewaarschuwd wordt voor een file en op die manier ongevallen kunnen worden voorkomen. Daarom is dit deelonderzoek opgezet. De voorlopige conclusies (het rapport is bijna gereed) zijn dat het zinvol is om op drie locaties een filedetectiesysteem te plaatsen. Hiervoor zal in oktober / november 2019 een B-stuk met kredietaanvraag bij GS worden ingediend.

Ad. 4.

Eén van de onderdelen in het programma N201 is het verbeteren van de leefbaarheid, waarbij bovenwettelijke maatregelen worden meegenomen. Op een aantal punten langs de N201 is sprake van een (zeer) hoge geluidsoverlast, waaronder het dorp Vreeland tussen de aansluiting Singel en de brug over de Vecht.

Een geluidsreducerende maatregel is de zogenaamde Whiswall. Dat is een innovatieve, lage en geluidsreducerende geluidswal. Recent is op de N237 een pilot uitgevoerd met zo'n Whiswall. De Whiswall is nog niet opgenomen in de gecertificeerde mogelijkheden voor geluidsreductie, maar heeft bij de pilot een behoorlijke geluidsreductie van ca. 5-6 dBa opgeleverd. Inmiddels is door GS besloten voor een definitieve plaatsing van de Whiswall op de locatie langs de N237.

De locatie bij Vreeland is uniek voor de Whiswall, omdat de Whiswall op een dijklichaam (de N201 ligt hier hoog ten opzichte van de woningen en een school) moet worden geplaatst. Het hoogteverschil tussen het verkeer op de N201 en de woningen/school kan er hierbij voor zorgen dat met de Whiswall, waardoor het hoogteverschil wellicht een hogere geluidreductie kan worden behaald. Momenteel wordt uitgezocht wat de mogelijkheden zijn voor plaatsing en wat daarvoor moet gebeuren. Voor de realisatie van de Whiswall zal in oktober / november 2019 een B-stuk met kredietaanvraag bij GS worden ingediend.

Toekomstige betrokkenheid

In onze planning wordt u in de periode april/mei 2020 betrokken in het proces om te komen tot besluitvorming over de voorkeursvarianten per knelpunt / bouwsteen. Net voor of net na het zomerreces van 2020 leggen wij dan de definitieve besluitvorming aan u voor om fase 2 af te sluiten met één of meerdere voorkeursvarianten per knelpunt en bouwsteen. Een en ander is afhankelijk van het participatietraject waarin wij de stakeholders goed mee willen nemen in het proces om te komen tot breed gedragen en/of geaccepteerde voorkeursvarianten. In de nog op te zetten fase 3 werken we deze voorkeursvarianten dan uit naar een uitvoeringsbesluit met een bijbehorend dekkingsvoorstel.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Deze Statenbrief voor kennisgeving aannemen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,