

17

Vergadering van 30-5-2017

Agendanummer: 15*

Opdrachtverstrekking programma 'Toekomst N201'

BESLUIT

Openbaar

SAMENVATTING:

De provinciale weg N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. Ondanks de provinciale inzet de afgelopen jaren blijft de weg een knelpunt. Om een toekomstbestendige N201 te realiseren start de provincie het programma 'Toekomst N201' om op integrale wijze de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en maatregelen aan te dragen om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Hierbij worden alle denkbare stakeholders bij het programma betrokken.

BESLUIT:

Gedeputeerde Staten besluiten:

1. om de Opdracht Programma 'Toekomst N201' vast te stellen;
2. om voor het bekostigen van het programma €1.200.000 beschikbaar te stellen uit de begrotingspost Mobiliteitsplan, onderdeel Verkenningen;
3. de statenbrief vast te stellen en te verzenden.

Gedeputeerde Staten van Utrecht

voorzitter,

secretaris



namens hen de provinciesecretaris,



**Voorstel aan Gedeputeerde Staten van Utrecht
B-stuk**

GS-vergadering d.d.: 30 mei 2017

15

Onderwerp:
Opdrachtverstrekking programma 'Toekomst N201'

Essentie / samenvatting:

De provinciale weg N201 is het grootste doorstromingsknooppunt in de provincie. Ondanks de provinciale inzet de afgelopen jaren blijft de weg een knelpunt. Om een toekomstbestendige N201 te realiseren start de provincie het programma 'Toekomst N201' om op integrale wijze de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en maatregelen aan te dragen om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Hierbij worden alle denkbare stakeholders bij het programma betrokken.

Voorgeschiedenis:

Afgelopen jaren is er op de N201 een breed spectrum aan verbeteringen en aanpassingen doorgevoerd om de doorstroming te verbeteren. Deze hebben hun uitwerking gehad. Doorkijkend naar de toekomst wordt er doorgedaan met het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming. Desondanks kan de provincie niet om het feit heen dat deze middelen en oplossingen niet meer toereikend zullen zijn om de problemen op de N201 op te lossen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect:

Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden behouden en/of versterkt worden.

Gevolgen voor de middelen:

begrotingspost naam: Mobiliteitsplan, onderdeel Verkenningen
 oorspronkelijk beschikbaar: € 15.160.000
 reeds eerder aangewend: € 2.130.000
 voorstel nu aan te wenden: € 1.200.000
 nog aan te wenden: € 11.830.000

begrotingswijziging

Vervolg financiën op pagina 2:

**Nee
Ja**

Beslispunten:

Gedeputeerde Staten besluiten:

1. om de Opdracht Programma 'Toekomst N201' vast te stellen;
2. om voor het bekostigen van het programma €1.200.000 beschikbaar te stellen uit de begrotingspost Mobiliteitsplan, onderdeel Verkenningen;
3. de statenbrief vast te stellen en te verzenden.

Documentnummer	: 81AFE428		
Afdeling	: MEC		
Team	: MOB		
Behandelend ambtenaar	: J. Ooijevaar		
Toestel nr.	: 2267		
Paraaf afdelingsmanager	:		
Uiterste beslissingsdatum :			
In DIR van	:		
In GS van	:		
In CIE. van	:		
In PS van	:		
Statenbrief	x	ja	nee
Statenvoorstel:	ja	x	nee
Startnotitie	ja	x	nee
Openbaar: Ja			
Persbericht: Geen			
Naam portefeuillehouder: Verbeek-Nijhof			
Advies provinciesecretaris:			
	Acc	Bespr.	
	Acc	Bespr.	
CvdK			
Verbeek-Nijhof			
Van den Berg			
Maasdam-Hoeyers			
Pennarts-Pouw			
Advies portefeuillehouder: ...			
Aldus besloten d.d.:			

Inleiding

De provinciale weg N201 is het grootste doorstromingsknooppunt in de provincie. Ondanks de provinciale inzet afgelopen jaren blijft de weg een knelpunt. Dit heeft te maken met de groei van de mobiliteit, ruimtelijke- en economische activiteiten in het invloedgebied van deze weg. Doorkijkend naar de toekomst wordt er doorgegaan met het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming. Desondanks kan de provincie niet om het feit heen dat deze middelen en oplossingen niet meer toereikend zullen zijn om de problemen op de N201 op te lossen. In MIRT Oostkant Amsterdam wordt in het vooronderzoek van de verkenningsfase de N201 benoemd als mogelijke alternatieve oost-westverbinding voor de A1. Daarnaast zien we dat in de provincie Noord Holland ontwikkelingen gaande zijn die invloed hebben op het Utrechtse deel van de N201, zijnde:

- de uitbreiding van Schiphol en het verhuizen van cargo-activiteiten richting de N201
- de realisatie van Greenpark Aalsmeer en de ontwikkeling van Flora Holland langs de N201 (bedrijven en hotels)
- de krimp in werkgelegenheid in de Gooi en Vechtstreek maar geen toename van werkloosheid in die regio

Alle bovengenoemde ontwikkelingen zorgen voor een toename aan verkeersbewegingen op en in het invloedgebied van de N201. Deze toename betekent dat de provincie de komende jaren een standpunt dient in te nemen over de toekomstbestendigheid van de N201.

Argumenten

Het programma is benodigd om procesmatig en integraal de toekomstbestendigheid voor de N201 te onderzoeken. Hierbij wordt van binnen naar buiten gewerkt zodat een breed spectrum aan stakeholders deel kan nemen aan de meningsvorming over de toekomst. We zien dat de doorstroming ondanks de inzet van de afgelopen jaren de komende jaren verder zal afnemen. Dit komt door de groei van de mobiliteit en de invloed van ruimtelijke- en economische ontwikkelingen binnen de provincie als wel daarbuiten. Dit noodzaakt om onderzoek te doen over hoe er in de toekomst omgegaan dient te worden met de doorstromingsproblemen op de N201. De problemen op de N201 zijn niet alleen bij de provincie bekend maar tevens bij Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de omliggende gemeenten. Het is daarom van belang dat de provincie vooroploopt bij meningsvorming over het Utrechtse deel van de N201. De noodzaak tot het opstarten van het programma komt tevens voort uit:

- de bevindingen (tot nu toe) uit de trajectstudie Loenersloot
- de toezeggingen vanuit de Realisatie Impuls
- het onderzoek volgend op de aangenomen motie 'Inventariseren aanpak fileprobleem N201 – Loenerslootse brug' (d.d. 22 juni 2015)
- de toezegging gedaan ten aanzien van de niet aangenomen motie 'Aanpak knelpunt Loenerslootbrug' (d.d. 31 oktober 2016)

Kanttekeningen

De ligging van de N201 en de invloeden die van toepassing zijn op de N201 zowel binnen als buiten de provincie maken het een complexe opgave die heel goed gezien kan worden als een eventuele gebiedsopgave. Binnen het programma wordt hier rekening mee gehouden. Daarnaast nemen Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het probleem op de N201 zeer serieus en zitten nu zelf in het beginstadium van meningsvorming over de N201. Dit vanwege de ligging tussen de A27 en de A4. Binnen het programma zal dan ook worden gewerkt aan een brede scope van mogelijke maatregelen. Dit houdt in dat het spectrum van niets doen tot aan verbreding zal moeten worden belicht.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Het onderzoek moet maatregelen aanbieden in de breedst mogelijk zin. Van niets doen tot aan totale verbreding van de N201.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Het onderzoek naar het oplossen van een doorstromingsknooppunt als de N201 is politiek gevoelig omdat er binnen het programma onderzoek wordt gedaan naar een brede scope aan maatregelen waarbij een eventuele verbreding een onderdeel is. Dit betekent ook dat de mogelijkheid bestaat dat overige betrokken overheden zoals bijv. gemeenten mogelijk een ander standpunt innemen met betrekking tot een ingenomen standpunt van de provincie. Daarnaast loop de N201 door een karakteristiek en beschermingswaardig natuurlandschap. Ondanks dat het programma insteekt op het behoud/versterken van landschappelijke en natuurlijke waarden blijft de discussie over een mogelijke aanpassingen van de N201 zeer gevoelig.

Effecten op duurzaamheid

Nog niet bekend.

Eerdere besluiten

Geen

Financiën

Voor de jaren 2017 en 2018 is voor het programma budget benodigd. Dit om het benodigde onderzoek naar toekomstbestendigheid te bekostigen en procesbeheersing te realiseren. Op basis van de omvang van het programma, de looptijd en de kennis die is opgedaan bij andere grote projecten wordt het onderzoeksbudget geraamd op € 1.200.000,-- (ex. BTW, prijspeil 2017). Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Onderzoeksbudget	€ 800.000,--
Inhuur externe krachten	€ 200.000,--
Procesbeheersing	€ 100.000,--
Onvoorzien	€ 100.000,--
Totaal	€1.200.000,--

Het budget zal onttrokken worden uit de begrotingspost: Mobiliteitsplan, Verkenningen. Kasritme van de uitgaven is geraamd op € 500.000 in 2017 en € 700.000 in 2018. Eventuele kasritmeverschillen worden samen met andere mutaties meegenomen in de najaarsnota 2017.

Juridisch

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Art. 158 Provinciewet

Mandaat

n.v.t.

Europa

n.v.t.

ICT

n.v.t.

Advies Ondernemingsraad

n.v.t.

Integraliteit (betrokken afdelingen en evt. toelichting)

In het voortraject van deze programmaopdracht zijn reeds alle benodigde afdelingen betrokken en zijn vertegenwoordigers van de verschillende beleidsvelden gekoppeld aan het programma.

Realisatie

Eind 2018 wordt een voorstel met te nemen maatregelen voor de N201 aan Provinciale Staten voorgelegd.

Procedure (inclusief behandeling Provinciale Staten)

Er wordt een statenbrief verstuurd.

Communicatie

n.v.t.

Bijlagen

Opdrachtdocument Programma 'Toekomst N201'

Besluit Gedeputeerde Staten d.d.:

DATUM	30 mei 2017	
VERSIE	1.0	
DOCUMENT NUMMER	81AFE429	
ONDERWERP/AMBITIE	Programma 'Toekomst N201'	VOOR AKKOORD
NAAM BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVER	Ged. J. Verbeek-Nijhof	PARAAF
NAAM AMBTELIJKE OPDRACHTGEVER	I. Schuurman	PARAAF
NAAM OPDRACHTNEMER	J. Ooijevaar	PARAAF
CODA PROJECTCODE	-	

Programma 'Toekomst N201'

De provinciale weg N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. Gezien de ontwikkelingen op en rond de N201 geeft het college van Gedeputeerde Staten opdracht tot het opstarten van het programma 'Toekomst N201'. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en alle toekomstige en reeds al lopende projecten te coördineren vanuit het programma 'Toekomst N201'.

Achtergrond

Er is reeds een breed spectrum aan verbeteringen en aanpassingen aan de N201 doorgevoerd (zie Bijlage 1 'Achtergrond programma'). Deze hebben hun uitwerking gehad. Doorkijkend naar de toekomst wordt er doorgedaan met het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming; desondanks kan de provincie niet om het feit heen dat deze middelen en oplossingen niet meer toereikend zullen zijn om de doorstromingsproblemen op de N201 op te lossen.

De bevindingen (tot nu toe) uit de trajectstudie Loenersloot, de toezeggingen vanuit de Realisatie Impuls en het onderzoek volgend uit de aangenomen motie 'Inventariseren aanpak fileprobleem N201 – Loenerslootse brug' (d.d. 22 juni 2015) ondersteunen de noodzaak tot het opstarten van het programma 'Toekomst N201' (zie Bijlage 1 'Achtergrond programma'). Daarnaast zijn het de economische en ruimtelijke activiteiten die nu en in de toekomst alleen maar meer druk op de N201 veroorzaken. Het is noodzaak om een breed onderzoek naar de toekomstbestendigheid uit te voeren en naar aanleiding hiervan maatregelen voor te stellen ter oplossing van dit doorstromingsknelpunt. In de tussentijd wordt ingezet op het maximaliseren en optimaliseren van de capaciteit op de N201.

De Mobiliteitsvisie 2014-2028 is de leidraad voor de opstart van het programma, hierin wordt gesteld dat:

'Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht en aantrekkelijkheid van ons gebied en voor de concurrentiepositie van onze provincie. Wij zetten daarom in op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.'

Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, natuur, ruimtelijke ordening, economie en welzijn. De realisatie van een toekomstbestendige N201 wordt beïnvloed door economische-, ruimtelijke-en natuurontwikkelingen plus de aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden. Vooral de economische en ruimtelijke ontwikkelingen zullen effect sorteren op de N201. Gezien de landschappelijke en natuurlijke waarden dient het programma integraal en breed te worden ingezet waarbij het behouden en/of versterken van de bestaande waarden een kerntaak is. Dit zoals de Mobiliteitsvisie voordraagt.

Een toekomstbestendige N201 vraagt om een integrale gebiedsgerichte benadering waarbij niet enkel naar de verbetering van de doorstroming, bereikbaarheid verkeersveiligheid wordt gekeken maar ook naar kansen voor het gebied eromheen, zoals:

- ruimtelijke ontwikkelingen
- economische ontwikkelingen
- ontwikkeling en bescherming van natuur (NNN/Natura2000)
- ontwikkeling en bescherming van landschappelijke waarden

- ontwikkeling en behoud van recreatie en toerisme
- bodemdaling en waterhuishouding
- duurzaam gebruik en smart mobility

Probleemstelling

De N201 is het grootste doorstromingsknelpunt van de provincie Utrecht. Met in achtneming van de toekomstige economische en ruimtelijke ontwikkelingen is de verwachting dat de N201 alleen maar drukker wordt. Zonder maatregelen op de korte, middellange en lange termijn komt het verkeer op de N201 meer en meer stil te staan. Dit ondermijnt de bereikbaarheid en dus aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van de provincie Utrecht.

Doelstelling

'Toekomst N201 – Integraal, gebiedsgericht en toekomstbestendig'

'Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden behouden en/of versterkt worden.'

Resultaat

Eind 2018 een door PS vastgestelde opdracht aan afdeling Wegen aanleveren voor het toekomstbestendig inrichten van de N201 aanleveren.

Afbakening

Afbakening van het programma betreft:

- het Utrechtse deel van de N201
- lobby en omgevingsmanagement vinden ook buiten de provinciegrenzen plaats ten behoeve van een integrale toekomstbestendigheid van de N201
- externe stakeholders hebben inspraak maar provincie velt eindoordeel
- meekoppelkansen voor landschappelijke en natuurlijke waarden worden meegenomen mits hiervoor budget beschikbaar is. Eigen bijdrage vanuit die beleidsvelden is vereist.
- integrale aanpak waarbij het programma de regie voert over de verschillende deelprojecten
- woon- en natuuropgaven buiten het directe invloedgebied van de N201 vallen buiten het programma

Financiën

Voor de jaren 2017 en 2018 is voor het programma budget benodigd. Dit om het benodigde onderzoek naar toekomstbestendigheid te bekostigen, een mogelijkheid te bieden om externe krachten in te huren en procesbeheersing te realiseren. Op basis van de omvang van het programma, de looptijd en de kennis die is opgedaan bij andere grote projecten wordt het onderzoeksbudget geraamd op € 1.200.000,- (ex. BTW, prijspeil 2017). Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Onderzoeksbudget	€ 800.000,-
Inhuur externe krachten	€ 200.000,-
Procesbeheersing	€ 100.000,-
Onvoorzien	€ 100.000,-
Totaal	€1.200.000,-

Het budget zal onttrokken worden uit de begrotingspost: Mobiliteitsplan, Verkenningen.

Randvoorwaarden en aannames

Met de verstrekking van de opdracht om het programma 'Toekomst N201' op te starten zullen de volgende vervolgstappen worden gezet:

- Vormgeven structuur programma
- Schrijven programmaplan
- Belangen ophalen bij stakeholders, zowel intern als extern (van binnen naar buiten)
- Inlichten commissie MME
- Bestuurlijk overleg gedeputeerden Utrecht en Noord Holland inzake N201
- Vaststellen programmaplan

Voor de uitvoer van het programma zal een integraal projectmanagementteam (IPM-team) worden samengesteld, bestaande uit een programmamanager, omgevingsmanager, manager procesbeheersing en een

technisch/contractmanager. Dit team heeft de beslissingsbevoegdheid voor het dagelijks management en zal het programmabudget beheren. Daarnaast zal het IPM-team verantwoordelijk zijn voor de aansturing en resultaten van de deelprojecten uit het programma.

Regelmatige terugkoppeling richting de bestuurlijk opdrachtgever is noodzakelijk om de richting van het programma tijdens de looptijd te bepalen en -mits noodzakelijk- bij te sturen. Terugkoppeling vindt niet alleen plaats op het moment dat er problemen ontstaan. De bestuurlijk opdrachtgever wordt actief betrokken bij het programma.

Gezien de ambitieuze planning van het programma is de integrale aanpak van het programma van groot belang. Vanuit de verschillende beleidsvelden zal actief deel genomen dienen te worden aan het programma. Dit vereist inzet van capaciteit vanuit de verschillende teams. Inmiddels zijn hiervoor de teamleiders benaderd en zijn de eerste specialisten aangehaakt.

Tijdens de looptijd van het programma blijven we alert om mee te liften op kansen vanuit andere projecten, ook extern. De ambitie van dit programma ligt in de eerste plaats op Utrechts grondgebied waarbij de Utrechtse werkwijze wordt toegepast. Dit in nauwe samenwerking met partijen en stakeholders binnen en buiten de provincie.

Basis voor een goede uitvoering van het programma is het vergaren van de juiste informatie over de N201 nu en in de toekomst. Binnen het programma zal eerst ingezet worden op deze brede kennisvergaring. Van ophalen van belangen tot inventarisatie van de cijfers over herkomst en bestemming van gebruikers van de N201. Kennis is kracht en zorgt voor een solide basis voor de keuze die in de toekomst gemaakt gaan worden.

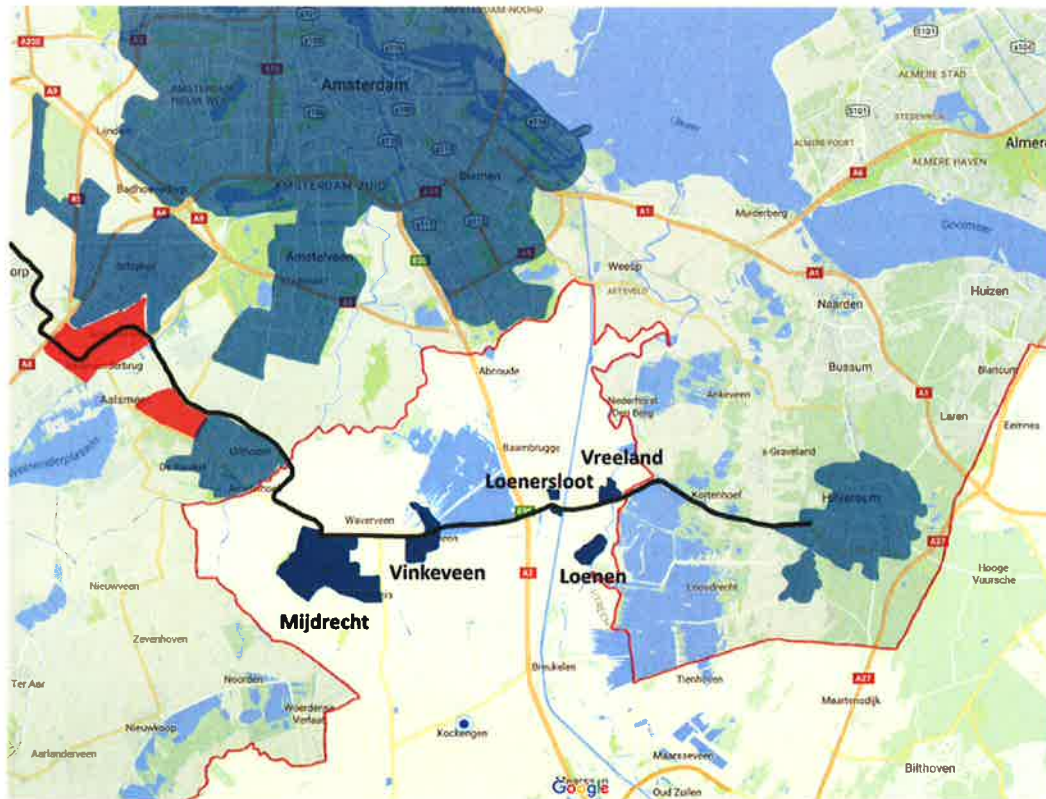
Afspraken over de borging van project/programma

Afdeling Wegen ontvangt, na vaststelling door Provinciale Staten, de opdracht voor het inrichten van een toekomstbestendige N201. Dit gebeurt middels een overdrachtsdocument. Het IPM-team zal bij overdracht van het programma aan de afdeling Wegen meeverhuizen naar de afdeling Wegen en de uitvoer gaan leiden. De aansturing van het project zal in lijn zijn met de organisatieontwikkelingen voortkomend uit de domeinontwikkeling. Hiermee wordt de informatieoverdracht en de voortgang van het programma geborgd, ook binnen de nieuwe organisatiestructuur.

Bijlage 1. Achtergrond programma

1.1 Context

De provinciale weg N201 is gelegen in het noordwestelijk deel van de provincie. In het grotere netwerk loopt de N201 door de provincies Noord Holland en Utrecht. De weg met een lengte van ruim 56 kilometer start in Zandvoort en eindigt bij Hilversum. Het Utrechtse deel van de N201 ligt ingeklemd tussen de provincie Noord Holland, zowel westelijk als oostelijk. Het 16,3 kilometer lange Utrechtse tracé loopt van het aquaduct bij Amstelhoek tot net voorbij Vreeland.



Figuur 1 Tracé N201 in Noord Holland en Utrecht

Kenmerken N201 (provincie Noord Holland en Utrecht)

- vormt belangrijke oost-westverbinding incl. aansluiting op rijkswegen A2, A4 en in minder mate de A27
- de A2 scheidt de N201 in een west- en oostzijde
- de westzijde is de verbinding tussen Schiphol/Flora Holland en de A2
- de oostzijde is de verbinding tussen Hilversum, de Gooi en Vechtstreek en de A2
- hoge verkeersintensiteiten (behoort in beide provincies tot de drukst bereden provinciale wegen)
- hoogste percentage vrachtverkeer binnen de provincie
- belangrijke ontsluitingsader voor de lokale bewoners
- loopt door karakteristiek en natuurlijk landschap

Huidige vormgeving

De N201 bestaat, behalve bij de kruispunten, uit één rijbaan met twee rijstroken. Ofwel tegenliggend verkeer op één rijbaan. Zie onderstaande weergaven.



1x2 rijbanen



Kruispunten 2 baans rechtdoor met aparte afslagen

1.2 Aanleiding programma

De N201 staat al jaren op de 1^e plaats van de ranglijst verkeersknelpunten in de provincie Utrecht. Afgelopen periode is er groot onderhoud bij Vreeland uitgevoerd en voor de komende periode staat Loenersloot op de planning. In het Mobiliteitsprogramma 2014-2018 is afgesproken dat er voor het uitvoeren van groot onderhoud middels de trajectaanpak een integrale afweging tot functionaliteitsverbetering wordt gemaakt. Denk hierbij aan het:

- verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid door het oplossen van knelpunten
- verbeteren van veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietser
- vergroten van de verkeersveiligheid
- toevoegen van kwaliteit aan de landschappelijke inpassing
- het verhogen van de kwaliteit voor leefomgeving
- oversteekbaarheid van een traject voor wild
- etc.

BO-MIRT, Realisatie Impuls en moties

Traject Loenersloot is het grootste verkeersknelpunt in de provincie Utrecht. Daarnaast zijn er voor de N201 de volgende bestuurlijk afspraken gemaakt:

- In het BO-MIRT Oostkant Amsterdam van oktober 2016 is afgesproken dat in overleg met provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Midden-Nederland en de gemeenten een notitie opgesteld gaat worden over de 'Toekomst N201'
- Vanuit de Realisatie Impuls is (n.a.v. klachten van gemeente De Ronde Venen, ondernemers en particulieren) met gemeente De Ronde Venen afgesproken dat de provincie in 2016 start met een werkgroep 'Onderzoek verbeteren doorstroming N201 Vinkeveen - Vreeland op korte- en lange termijn'.
- Vanuit de Realisatie Impuls is met de gemeente Stichtse Vecht afgesproken dat de provincie in 2016 een onderzoek start naar capaciteitsvergroting op de korte en lange termijn om de doorstromingsproblematiek op de N201 op te lossen. Aanvullend ten opzichte van de in het BO-MIRT gemaakte afspraak zal ook de lange termijn maatregelen op het wegdeel A2-Vreeland in beeld worden gebracht. De N201-West (tussen Uithoorn en de A2) wordt tevens aan de scope toegevoegd (korte en lange termijn). De gemeente neemt deel in de projectgroep. De uitkomsten van het onderzoek worden bestuurlijk gedeeld en besproken, waarna eventuele vervolgspraken worden gemaakt
- De aangenomen motie 'Inventariseren aanpak fileprobleem N201 – Loenerslootse brug' (d.d. 22 juni 2015) om de problematiek op de N201 verder te onderzoeken
- De toezegging van de gedeputeerde inzake de niet aangenomen motie 'Aanpak knelpunt Loenerslootse brug' (d.d. 31 oktober 2016) om de N201 in de commissie MME bespreken (knelpunten en oplossingen, inclusief de korte en lange termijn maatregelen)

De toezeggingen vanuit de Realisatie Impuls, BO-Mirt en de moties zijn de directe aanleiding voor het programma 'Toekomst N201'. Het oplossen van het knelpunt Loenersloot heeft negatieve gevolgen voor de overige knelpunten op de N201 en noodzaakt tot een tracéverkenning. Hierbij zijn de trajectstudie en de toezeggingen een logisch vertrekpunt om de toekomstbestendigheid van de hele N201 te onderzoeken en er een mening over te vormen.

Intensiteiten

Tussen 2014 en 2016, na opening van de omlegging van de N201 boven Uithoorn, zijn de intensiteiten op het Utrechtse deel met ruim 23% zijn toegenomen.



Figuur 2 Omlegging N201. In groen het nieuwe tracé en in rood het oude tracé dat nu N196 heet.

Dit betekent dat er op de N201 meer knelpunten zijn ontstaan dan enkel het wegvak bij Loenersloot dat al jaren een knelpunt is. De hoeveelheid motorvoertuigen per uur dat een wegvak kan afhandelen wordt beïnvloed door meerdere factoren:

- Aantal rijstroken
- Rijstrookbreedte
- Fysieke ligging/situatie
- Aantal kruispunten en onderlinge afstand
- Kruispunt vormgeving en -techniek
- Percentage vrachtverkeer
- Capaciteit aansluitende wegen

Uit de meetpunten, op strategische plekken in de N201, kan geconstateerd worden dat de weg op veel plekken tijdens de spits over zijn maximale capaciteit zit en hierdoor vastloopt. Zie in Bijlage 2 twee voorbeelden met de verkeersintensiteiten op twee willekeurige doorsnee dagen op twee verschillende wegvakken van de N201.

Reeds al uitgevoerde werkzaamheden en de ladder van Verdaas

De afgelopen jaren is al veel gewerkt aan de N201 en gestudeerd op mogelijke oplossingen voor de toekomst. De werkzaamheden aan de N201 hebben hierbij de Ladder van Verdaas gevolgd. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral te onderzoeken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen andere oplossingen. Hierbij is de uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. In Bijlage 3 staat een opsomming van de uitgevoerde werkzaamheden aan de hand van de ladder van Verdaas.

Economische en ruimtelijke activiteiten

Geconstateerd is dat de N201 steeds meer beïnvloed wordt door economische en ruimtelijke activiteiten buiten onze provinciegrenzen, zijnde:

- Ontwikkeling Schiphol
- Ontwikkeling Flora Holland & Greenpark Aalsmeer
- Ontwikkeling ring Amsterdam
- Woningbouwopgave Metropoolregio Amsterdam
- Ontwikkeling werkgelegenheid regio Gooi en Vechtstreek
- Trendprognose wegverkeer 2016-2021 Rijkswaterstaat

Zie Bijlage 4 voor meer informatie.

Natuur- en landschappelijke factoren N201

De N201 loopt door een natuurlijk en karakteristiek gebied dat onderdeel is van het NatuurNetwerk Nederland (NNN). Daarnaast ligt de N201 op invloedafstand van het Natura2000-gebied De Botshol. De N201 doorkruist in Utrecht van west naar oost:

- de karakteristieke droogmakerijen bij Mijdrecht
- de Vinkeveense plassen
- de Angstel
- de Vecht

Langs de N201 vinden op dit moment natuurontwikkelingen plaats (Marikenland en de Demmerik). Buiten de oostelijke provinciegrenzen, voorbij Vreeland, loopt de N201 midden door de Loosdrechtse Plassen heen. Dit is Natura2000-gebied. Alle aanpassingen en besluiten die genomen worden hebben invloed op deze factoren. Het is noodzakelijk dit integraal mee te nemen in het onderzoek naar de toekomstbestendigheid en hier mening over te vormen.

Bijlage 2. Intensiteiten

De N201 is al jaren het grootste doorstromingsknelpunt van de provincie Utrecht. De weg zit aan zijn maximale capaciteit en dat is dagelijks terug te zien in de filevorming op deze weg. Waar in voorgaande jaren het wegvak tussen de A2 en de afslag N402 (Loenersloot) bekend stond om filevorming zijn er inmiddels meer knelpunten. De weg staat ook elke ochtend- en avondspits vast bij de s-bocht van Mijdrecht Hofland en op het wegvak tussen de Vinkeveen en de A2 v.v.. De intensiteiten zijn in de periode 2014-2016 toegenomen met 23%.

In zijn huidige vormgeving kent de N201 een maximale capaciteit tussen de 22.000 tot 26.000 motorvoertuigen per dag. Door de fysieke ligging/situatie, rijstrookbreedte en andere factoren is de maximaal haalbare intensiteit van dit wegvak beperkt. In de ideale situatie kan een weg als de N201 30.000 motorvoertuigen per dag afhandelen.

In onderstaand figuur zien we dat de intensiteiten op de hele N201 tegen het bovengenoemde maximum lopen. Echter bij Mijdrecht Hofland, Vinkeveen-A2 en Loenersloot liggen de intensiteiten (ver) boven het maximum. De cijfers betreffen de werkdaggemiddelden over heel 2016 berekend per meetpunt. Echter in de maanden maart t/m juni en september t/m oktober liggen de intensiteiten 5 tot 10% hoger. Als we kijken naar de drukte per werkdag zien we dat alleen op maandag de intensiteiten lager liggen dan de overige dagen.



Waar vroeger de intensiteitspieken vooral richting gebonden waren is nu de trend zichtbaar dat de intensiteiten in tegenovergestelde richting ook toenemen tot aan het maximum. Dit betekent dat filevorming op beide rijrichtingen plaatsvindt.

Conclusie en trend

Over de gehele N201 worden de maximum haalbare intensiteiten gehaald en ruim overschreden. Hierdoor stopt op meerdere momenten van de dag de doorstroming voor een langere periode. Zonder ingegrepen zal dit de komende jaren vaker en langer het geval zijn.

Bijlage 3. Ladder van Verdaas

Reeds al uitgevoerde werkzaamheden

Er is de afgelopen jaren al veel gewerkt aan de N201. Deze werkzaamheden volgen grotendeels de ladder van Verdaas. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral te onderzoeken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. De ladder van Verdaas is enigszins achterhaald vanwege het tekort aan capaciteit op het hoofdwegennet in Nederland. De eerste stappen op de ladder van Verdaas worden vooral als flankerend beleid gezien, en niet meer als primaire oplossingen in plaats van de uitbreiding van infrastructuur. Hieronder worden de stappen van de Ladder van Verdaas voor de N201 toegelicht:

Stap 1. Een ruimtelijke visie en programma

Alternatieve routes voor de N201 zijn (en worden) bekeken echter zijn er geen alternatieve routes die de verkeersstroom en -intensiteiten van de N201 kunnen opvangen. De N201 heeft een dusdanig belang voor de omgeving (binnen en buiten de provincie Utrecht) en voor de aangesloten kernen en bedrijven dat de weg niet opgeheven kan worden.

Stap 2. Anders betalen voor mobiliteit

Dit wordt als oplossingsrichting in het programma meegenomen. Er dient eerst meer informatie beschikbaar te zijn over het toekomstig verkeersaanbod. Daarnaast is rijksbeleid een belangrijke invloedsfactor.

Stap 3. Mobiliteitsmanagement

Hierop wordt nu al actief gehandeld. De komende jaren wordt volop ingezet om de capaciteit van de huidige weg te optimaliseren en te maximaliseren. Deze maatregel vangt beperkt de intensiteitsgroei van de komende jaren op. Er wordt ingezet op filedetectie voor het verhogen van de verkeersveiligheid, op een efficiëntere verkeersafhandeling middels slimme verkeersregelinstanties (VRI) en op andere slimme technieken zoals C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) en Beter Benutten. Uiteindelijk zal de infrastructuur met voertuigen en verkeersmanagement kunnen communiceren. Met als beoogd resultaat een efficiëntere, beter reguleerbare en voorspelbare afwikkeling van het verkeer. Deze techniek staat nog in de kinderschoenen en het is afwachten of deze technieken zoveel winst zullen behalen als beloofd wordt. De provincie zal daarom meerdere pilots gaan uitvoeren met deze technieken.

Stap 4. Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer

Wordt meegenomen in het programma. Om de huidige files op de N201 op te lossen moet nu al minstens 15% van de verkeersdeelnemers over stappen naar het openbaar vervoer. De verwachte intensiteitsgroei van verkeer daarbuiten gelaten.

Stap 5. Benutten bestaande infrastructuur

De bestaande infrastructuur wordt nu al zo maximaal mogelijk benut o.a. door stap 3 in te zetten kan er nog een kleine winst behaald worden van maximaal 5% op de gemiddelde intensiteiten.

Stap 6. Aanpassen bestaande infrastructuur

In de afgelopen jaren is de infrastructuur op meerdere plaatsen aangepast o.a. bij de realisatie van de omlegging van de N201 in Noord Holland bij Uithoorn en Aalsmeer en bij de vervanging van de Loenerslootse brug. Hieronder een opsomming van de aanpassingen:

- Aanleg Amstel-aquaduct (i.p.v. route over beweegbare brug)
- Aanleg omleiding Amstelhoek (i.p.v. route door bebouwde kom Uithoorn en Amstelhoek)
- Aanleg busbaan tussen Mijdrecht en Uithoorn
- Capaciteitsvergroting kruispunt N201/ Tienboerenweg
- Capaciteitsvergroting kruispunt N201/ N212
- Vergroten aansluiting N201/ A2 en maximale inzet van VRI-techniek
- Opheffen 2 fietsoversteken op kruispunt N201/ Rijksstraatweg (doorstroming & verkeersveiligheid)
- Opheffen fietsoversteek op kruispunt N201/ N402
- Verplaatsen fietspad N402-Loenerslootse brug naar zuidzijde
- Vernieuwing Loenerslootse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal met bredere rijbanen
- File detectie op A2 afrit Vinkeveen voor verkeerslichten met aansluiting N201
- Maximale inzet van VRI-techniek op de kruispunten:
 - o N201/ Tienboerenweg (Uithoorn)
 - o N201/ Hofland (Mijdrecht)

- N201/ Veenweg (Mijdrecht)
- N201/ N212 (Waverveen)
- N201/ Rijksstraatweg/ Binnenweg (Loenersloot)
- N201/ N402 (Loenen)
- N201/ Singel (Vreeland)
- N201/ Raadhuislaan (Vreeland)

Bijlage 4. Economische en ruimtelijke activiteiten

Beïnvloeding door economische en ruimtelijke activiteiten buiten de provinciegrenzen

- Ontwikkeling Schiphol
Schiphol blijft de komende jaren groeien en verhuist haar cargo- en logistieke bedrijven naar Schiphol Rijk (zuidoostelijk deel van Schiphol). Schiphol Rijk is gelegen aan en wordt ontsloten door de N201. Via het Utrechtse deel van de N201 tussen de A2 en Uithoorn wordt veel van dit verkeer afgewikkeld.
- Ontwikkeling Flora Holland
Flora Holland blijft groeien en heeft recentelijk haar businessmodel aangepast van bulk naar kleiner, vaker en snellere levering van bloemen. Bedrijven blijven zich de komende jaren vestigen op en rond het terrein van Flora Holland, ook wel bekend als Greenport Aalsmeer. Dit resulteert in meer voertuigbewegingen. Flora Holland ligt aan en wordt ontsloten door de N201. Via het Utrechtse deel van de N201 tussen de A2 en Uithoorn wordt veel van dit verkeer afgewikkeld.
- Ring Amsterdam
De ringen van Amsterdam (A9 en A10) hebben de maximumcapaciteit bereikt en zullen na de uitbreiding in de komende jaren weer snel aan de maximale capaciteit zitten. Bij het vollopen van deze ringen wordt door de Metropoolregio en Vervoerregio de N201 als alternatieve route gezien. Bij filevorming op de A9 en A10 wordt in de dagelijkse praktijk de N201 gezien als het alternatief voor deze twee snelwegen en dus de alternatieve aanrijroute richting Schiphol.
- Woningbouwopgave Metropoolregio Amsterdam
Tot 2040 ligt er een woningbouwopgave van 250.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het aantal inwoners en banen in de MRA groeit sterker dan het landelijk gemiddelde. Realisatie van deze woningbouwopgave heeft gevolgen voor de mobiliteit die zich niet enkel beperkt tot de MRA zelf.
- Werkgelegenheid regio Gooi en Vechtstreek krimpt
Economische modellen tot 2040 wijzen, zowel bij hoog als laag conjunctuur, erop dat de werkgelegenheid in de Gooi en Vechtstreek minimaal gaat halveren terwijl de beroepsbevolking licht groeit en de werkloosheid gelijk blijft of daalt. Concreet betekent dit dat er vanuit de Gooi en Vechtstreek meer vervoersbewegingen zullen gaan plaatsvinden richting de economische kernen Amsterdam en Utrecht.
- Trendprognose wegverkeer 2016-2021 Rijkswaterstaat
De verwachting is dat in de periode 2016-2021 het wegverkeer op het hoofdwegennet met 11,4 procent toeneemt en de voertuigverliesuren met 33,6 procent toenemen. Dit is niet één op één te vertalen naar een toename op de N201. Echter gezien de relatie van de verkeersdruk op de N201 met de doorstroming van de A2, A9, A10 is een soortgelijke groei te verwachten.

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	30-05-2017	REFERENTIE	J. Ooijevaar
ONS NUMMER	81AFE42A	DOORKIESNUMMER	06 1173 1356
NUMMER PS		E-MAILADRES	jesse.ooijevaar@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Onderwerp Statenbrief: Opdrachtverstrekking programma 'Toekomst N201'**Voorgestelde behandeling: ter informatie**

Geachte dames en heren,

Inleiding*Aanleiding*

De provinciale weg N201 is al jaren het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. Dit heeft te maken met de groei van de mobiliteit, ruimtelijke- en economische activiteiten in het invloedgebied van deze weg. We blijven de komende jaren inzetten op het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming. Desondanks kunnen we niet om het feit heen dat de middelen en oplossingen niet meer toereikend zullen zijn om de doorstromingsproblemen op de N201 op te lossen. Vandaar dat er door ons is besloten om het programma 'Toekomst N201' op te starten. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en alle toekomstige en reeds al lopende projecten te coördineren vanuit het programma.

De noodzaak tot het opstarten van het programma komt tevens voort uit:

- de bevindingen (tot nu toe) uit de trajectstudie Loenersloot
- de toezeggingen vanuit de Realisatie Impuls
- het onderzoek volgend op de aangenomen motie 'Inventariseren aanpak fileprobleem N201 – Loenerslootse brug' (d.d. 22 juni 2015)
- de toezegging gedaan ten aanzien van de niet aangenomen motie 'Aanpak knelpunt Loenerslootbrug' (d.d. 31 oktober 2016)

Voorgeschiedenis

Afgelopen jaren is er op de N201 een breed spectrum aan verbeteringen en aanpassingen doorgevoerd om de doorstroming te verbeteren. Deze hebben hun uitwerking gehad. Ondanks deze inzet blijft de weg een doorstromingsknelpunt.

Essentie / samenvatting:

De provinciale weg N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. Om een toekomstbestendige N201 te realiseren start de provincie het programma 'Toekomst N201' om op integrale wijze maatregelen voor de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken. Hierbij worden alle denkbare stakeholders bij het programma betrokken.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden behouden en/of versterkt worden.

Financiële consequenties

Voor de jaren 2017 en 2018 is voor het programma budget benodigd. Dit om het benodigde onderzoek naar toekomstbestendigheid te bekostigen en procesbeheersing te realiseren. Op basis van de omvang van het programma, de looptijd en de kennis die is opgedaan bij andere grote projecten wordt het onderzoeksbudget geraamd op € 1.200.000. Het benodigde bedrag kan gedekt worden uit het Mobiliteitsplan, onderdeel Verkenningen.

Vervolgprocedure/voortgang

Doelstelling is om eind 2018 een voorstel met te nemen maatregelen voor de N201 aan u voor te leggen. In de tussenliggende periode wordt u geïnformeerd over de voortgang.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,