



**VOORSTEL AAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN UTRECHT**

**B- STUK**

**GS-VERGADERING 8-10-2019**

**Onderwerp** Stand van zaken project Toekomst N201

DOCUMENTNUMMER	: 81F67189
DOMEIN	: Mobiliteit
TEAM	: PP3
BEHANDELEND AMBTENAAR	: Arie Vijfhuizen
TELEFOONNUMMER	: 06 – 5000 35 54
EERSTE PLAATSVERVANGER	: Chris de Jong
TELEFOONNUMMER	: 06 – 2112 46 71
VERANTWOORDELIJK VOOR DE VOLLEDIGHEID VAN DE VERSTREKTE GEGEVENS EN DE GEVOLGDE PROCEDURE	
OPDRACHTGEVER/LEIDINGGEVENDE: Idelette Schuurman PARAAF OPDRACHTGEVER/LEIDINGGEVENDE	
UITERSTE BESLISDATUM	: 8 oktober 2019
IN CIE VAN	: 16 oktober 2019
IN PS VAN	: datum
STATENBRIEF	: Ja
STATENVOORSTEL	: Nee
OPENBAAR	: Ja
REDEN INDIEN	: reden
PARAAF PROVINCIESECRETARIS	:
NAAM PORTEFEUILLEHOUDER	: Schaddelee
PARAAF :	

### **Essentie / samenvatting:**

Na het besluit over de toekomst van de N201 van Provinciale Staten op 18 februari 2019 is de studie van denkriching 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).

### **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 / splitsing studie
- 8 januari 2019 Besluit GS: uitwerken denkriching 3 (huidige situatie handhaven 1x2 rijstroken, 80 km/u en oplossen knelpunten) naar een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel.
- 18 februari 2019 Besluit PS: op basis van het ingediende amendement verder studeren op denkriching 3 waarbij knelpunten worden opgelost, bouwstenen worden onderzocht en aanbevelingen worden meegenomen

### **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 dit document.

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.

### **Gevolgen voor de middelen:**

- Ja → er is in de begroting in voorzien,
- Ja → er is niet in de begroting in voorzien, dus een begrotingswijziging noodzakelijk
- Nee.

### **Beslispunten:**

Gedeputeerde Staten besluiten:

- Kennis te nemen van de stand van zaken in het project Toekomst N201
- Kennis te nemen van de resultaten van het deelproject Busbaan Mijdrecht-Uithoorn conform advies hier niet verder mee te gaan
- Kennis te nemen van de resultaten van het deelproject Vinkeveen en deze resultaten mee te nemen in het project Toekomst N201
- Kennis te nemen van de stand van zaken in de deelprojecten filedetectie Vinkeveen en de op te zetten pilot geluidsreductie Vreeland
- Bijgaande Statenbrief vast te stellen en ter informatie voor te leggen aan Provinciale Staten

## 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 hebben GS besloten in te stemmen 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 MME medegedeeld. De opdracht voor het opstellen van het programma Toekomst N201 is door GS vastgesteld in mei 2017.

Op 8 januari 2019 hebben GS het volgende besluit genomen: 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

Op 18 februari 2019 hebben Provinciale Staten besloten om verder te studeren op mogelijke maatregelen bij denkrichting 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 is het noodzakelijk om zowel GS als PS op de hoogte te houden van de stand van zaken in het project.

Het resultaat van de studie bevat een integrale voorkeursvariant(en) met een adaptieve fasering en hierover dient PS te 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 van PS op 18 februari 2019 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 (de 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 monitoren en evaluerend. Hierdoor effectieve investeringen met een hoog rendement (kosten-baten)

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 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](http://www.toekomstn201.nl) en internet via de in te typen verwijzing op internet: <http://utrecht.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=63dcc6d163684ae695cf6ce48273229e>

Op 4, 8, 9 en 11 juli jl. zijn ontwerp ateliers gehouden waarvoor alle stakeholders waren uitgenodigd door middel van emails en huis aan huis berichten. 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 jl. vond de eerste Stuurgroep in fase 2 plaats. Inmiddels 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 ontwerp ateliers
- 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 ontwerp ateliers 2 zijn gestart

Alle aangepaste en nieuwe informatie wordt in de bestaande app verwerkt, waarna wederom alle stakeholders bij de ontwerp ateliers 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 ontwerp ateliers 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 is er 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 denkrichting 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 ontwerp ateliers 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 de 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 de provincie Utrecht 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 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 wordt voorgesteld met dit project te stoppen.

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 kansrijk. 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.

### **Argumenten**

In deze fase wordt geïnventariseerd wat alle stakeholders vinden van de voorgelegde oplossingsrichtingen voor de knelpunten en bouwstenen. Alle inbreng wordt verzameld en bij elkaar gebracht in een reactienota ontwerpatelier 1. Op basis hiervan komen de voor- en tegenargumenten bij de voorgestelde oplossingsrichtingen goed in beeld en kan hiermee verder worden gegaan om breder gedragen oplossingsrichtingen bij ontwerpatelier 2 (eind november 2019) voor te leggen.

### **Kanttekeningen**

Gezien de fase waarin nu wordt geopereerd, met participatie in brede zin, is er nog niets vastgelegd en staan vele varianten nog open. In de loop van het proces van fase 2 wordt getrechterd en vallen varianten definitief af. Deze varianten worden opgenomen in een aparte memo "Afgevalen varianten" met daarbij opgenomen waarom deze varianten zijn afgevalen. Op die manier blijven alle onderzoeken, gemaakte keuzes en daarbij behorende argumenten beschikbaar. Dit draagt bij aan een open en transparant besluitvormingsproces.

Bij de keuzes richting voorkeursvarianten zullen ook voor- en nadelen met daarbij de (berekende) effecten op de natuur, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing, verkeer en klimaat in beeld worden gebracht om een heldere afweging te kunnen maken en hierover een besluit aan GS en PS te kunnen vragen. Bij de huidige varianten is tot nu toe alleen een afweging gemaakt op basis van expertjudgement.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Bij de opzet van de mogelijke varianten is er een specialistenbijeenkomst belegd. Daarbij waren zowel van het ingenieursbureau als van de provincie specialisten aanwezig op het gebied van natuur, landschappelijke inpassing, geluid, luchtkwaliteit, verkeer en klimaat. Eerst is zonder voorbehoud per knelpunt en bouwsteen gekeken naar mogelijke oplossingen. Vervolgens hebben de specialisten vanuit hun discipline gereageerd op alle mogelijke oplossingen. De hierdoor afgevalen mogelijke oplossingen zijn met de argumenten waarom ze zijn afgevalen opgenomen in een aparte memo. Dit is een groeidocument gedurende het proces in fase 2. Gemiddeld zijn er per knelpunt en bouwsteen twee mogelijke oplossingen overgebleven die vervolgens in schetsontwerpen zijn omgezet. Deze voorgestelde varianten zijn voorgelegd in acht (twee per deelgebied) ontwerpatelier waar alles stakeholders voor waren uitgenodigd. Zij hebben tot 1 september 2019 de mogelijkheid gehad om hun ideeën over de voorgestelde varianten in te brengen of nieuwe / dan wel andere varianten aan te dragen. Die inbreng wordt verwerkt in een reactienota en hierbij wordt gekeken welke ideeën of nieuwe / dan wel andere varianten worden meegenomen bij de uitwerking. Tot aan het vaststellen van voorkeursvarianten (dit vindt plaats in voorjaar 2020) blijven andere varianten en alternatieven mogelijk, mits passend binnen een integrale oplossing.

### **Bestuurlijke gevoeligheid**

Voor de vergadering van Provinciale Staten van 18 februari 2019 is een amendement ingediend vanuit D66, GroenLinks, PvdA en CU. Ook bij de behandeling in de toenmalige commissie MME is gebleken dat de standpunten van politieke partijen verschillen of uiteen lopen. Mede daarom is besloten om eerst verder te studeren op de gekozen denkrichting 3 (fase 2) alvorens te gaan naar een uitvoeringbesluit met bijbehorend dekkingsvoorstel (fase 3). Vanuit de gevoeligheid bij deze verschillende standpunten worden nu GS en de cte M&M op de hoogte gebracht van de huidige stand van zaken sinds het besluit van PS op 18 februari 2019.

### **Effecten op duurzaamheid**

Vooralsnog zijn de effecten op geluid, luchtkwaliteit en klimaat gebaseerd op expertjudgement vanuit specialisten op deze gebieden. Zodra de voorkeursvarianten duidelijk worden, worden er berekeningen opgesteld en kunnen van daaruit, indien noodzakelijk, compenserende maatregelen worden meegenomen in dit project.

**Financiën**

In dit stadium van fase 2 zijn financiën nog niet van toepassing.

**Juridisch**

Niet van toepassing.

**Wettelijke grondslag**

- Artikel 158 Provinciewet;
- Wegenwet;
- Wegenverkeerswet 1994.

**Mandaat**

Niet van toepassing.

**Integraliteit**

De domeinen Mobiliteit en Leefomgeving zijn betrokken. Beide domeinen leveren een bijdrage in de vorm van experts op het gebied van verkeer, natuur, landschappelijke inpassing, geluid, luchtkwaliteit en klimaat.

**Realisatie**

Volgens de actuele planning van fase 2, het studeren op oplossingen bij denkrichting 3, wordt besluitvorming door GS en PS over de voorkeursvarianten qua knelpunten en bouwstenen verwacht rond het zomerreces van 2020. Vanwege het ontbreken van data voor de vergaderingen van volgend jaar én het beoogde vervolg van het participatieproces is nu nog niet aan te geven of dit voor het zomerreces of daarna plaats zal vinden.

**Communicatie**

De omwonenden zijn via een participatietraject steeds op de hoogte gehouden van en betrokken bij voortgang van het project. Zodra er nieuwe zaken zich voordoen communiceren we dit via nieuwsberichten op de website, de lokale kranten en email (aangemelde stakeholders en andere belangstellenden).

**Bijlagen**

Bijlage 1 Statenbrief

Bijlage 2 Deelproject busbaan Mijdrecht

Bijlage 3 Deelproject Vinkeveen

Bijlage 4 Deelproject filedetectie Vinkeveen

Bijlage 5 Presentatie Stuurgroep stand van zaken Toekomst N201