



# VERSLAG

## Wikken en Wegensessie N201, 1 november 2018 (middag) Programma Toekomst N201

**Locatie:** Hotel Mijdrecht Marickenland, Provincialeweg 3, Mijdrecht

**Tijd** : Inloop vanaf 15:30 uur – start sessie 16:00 uur

---

### 1. Presentatie (de heer A. Vijfhuizen)

De heer Vijfhuizen geeft een powerpoint presentatie “Toekomst N201”.

Deze presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de vragen/opmerkingen en antwoorden die naar aanleiding van deze presentatie zijn gesteld/gemaakt.

*Vraag* Waarom is InVinkeveen niet betrokken bij het onlangs gehouden inloopavonden over de N201?

*Antwoord* In de Gemeente De Ronde Venen is een inwonerscollectief opgericht. Zij hebben twee informatieavonden voor de bewoners van de Ronde Venen georganiseerd. Hierbij konden wij, de Provincie Utrecht helaas niet aanwezig zijn. Wie deel uitmaken van dit collectief en de reden waarom InVinkeveen niet betrokken is, is ons niet bekend.

*Vraag* Wordt deze presentatie op een later tijdstip naar alle aanwezigen toegestuurd?

*Antwoord* De presentatie over het proces van vandaag wordt later wel toegestuurd, maar de presentatie MKBA– “light” niet. Deze presentatie is namelijk op basis van een concept MKBA opgesteld. Voor alle stukken geldt dat deze openbaar zijn en op de website van de Provincie Utrecht worden geplaatst als Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over een voorkeursvariant, en zij deze ter besluitvorming voorleggen aan Provinciale Staten.

*Opmerking* het resultaat van de digitale enquête op het punt “doorstroming” lijkt niet representatief te zijn.

De heer A. Vijfhuizen geeft aan dat deze enquête vooral de beleving van veel gebruikers (lees: automobilisten) van de N201 weergeeft. Dit vormt een aanvulling op de meningen en ideeën die tijdens de wikken en wegensessies zijn ingebracht.

*Vraag* Het centrumplan Vinkeveen krijgt een andere opzet en tegelijkertijd is de Provincie bezig met het verlengen van de op- en afritten van de N201 en het verhogen van de doorrijhoogte van het viaduct Herenweg. Levert dit geen risico op?

*Antwoord* Het eventueel verlengen van de op- en afritten van de N201 en het verhogen van de doorrijhoogte op de Herenweg valt onder een deelproject van het programma Toekomst N201. Er vindt dus afstemming plaats van het programma en het deelproject. Afhankelijk van de gekozen denkrichting kan dit consequenties hebben voor de aanpak bij Vinkeveen.

*Vraag* Zijn de memoranda al gepubliceerd?

*Antwoord* Nee, nog niet maar deze zijn nu in concept gereed. Na het besluit van Gedeputeerde Staten worden ze openbaar en op de website geplaatst.

*Vraag* Wat is de termijn om nog een reactie in te sturen?

*Antwoord* De nota waarin de ingekomen reacties worden behandeld (reactienota) wordt opgesteld door het ingenieursbureau en moet op 15 november gereed zijn. Tot dan is het mogelijk om reacties in te sturen via onze website, email en brief. Vervolgens wordt alles vastgelegd in een adviesnota voor Gedeputeerde Staten met daarin een voorstel voor een

voorkeursvariant. Medio januari 2019 (na het besluit van Gedeputeerde Staten en het versturen van de Statenbrief naar Provinciale Staten) wordt de genomen beslissing openbaar gemaakt via een persbericht en op de website van de Provincie Utrecht. De huidige concept stukken zijn nog niet gezien door het bestuur. Dit vindt onder andere plaats in de 2<sup>e</sup> Stuurgroep op 7 november 2018.

*Vraag* Wat is een verschil tussen een memorandum en een onderzoek?

*Antwoord* De betekenis in de gebruikte context is identiek. De uitkomsten van een onderzoek worden vastgelegd in een memorandum.

*Vraag* Het viaduct wordt verhoogd en de inritten worden verlengd. Is hierover al een besluit genomen?

*Antwoord* In de huidige fase worden er geen werkzaamheden uitgevoerd, totdat er een uitvoeringsbesluit over de N201 is genomen. Het proces van zowel het onderzoek viaduct, als het verhogen en de op- en afritten verlengen wordt afgestemd binnen het programma toekomst N201.

*Vraag* Hoe is de Provincie Noord-Holland aangehaakt aan dit project?

*Antwoord* Zowel in het ambtelijk als in het bestuurlijk overleg is de Provincie Noord-Holland goed aangehaakt.

*Vraag* In hoeverre is er nu sprake geweest van een verdere berekening met het dynamisch verkeersmodel van de A4 enz?

*Antwoord* Dit onderzoek is uitgevoerd tussen januari en juli 2018 (op hoofdlijnen) en wordt ingezet voor de onderzoeken die nu plaatsvinden. De tijd is te kort geweest voor doorrekening van alle mogelijke opties en optimalisaties. In fase 2 kunnen er nieuwe doorrekeningen plaatsvinden op basis van de denkrichting die dan gekozen is.

*Vraag* Is het mogelijk dat de gekozen variant voor fase 2 in een later stadium alsnog komt te vervallen?

*Antwoord* Alles is theoretisch mogelijk. Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zijn nu gericht op het kiezen van één denkrichting en deze wordt vervolgens verder uitgewerkt in fase 2

## **2. Presentatie (Twynstra Gudde en Decisio)**

### **Wikken en wegen fase 3**

#### **Maatschappelijk kosten-baten analyse (MKBA) light**

De heer Wevers geeft een powerpoint presentatie van de laatste fase van het Wikken en wegenproces en de MKBA light.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de vragen/opmerkingen en antwoorden die naar aanleiding van deze presentatie zijn gesteld/gemaakt.

*Vraag* Overzicht denkrichtingen, waarom is in alternatief 3 tussen de A2 en Vreeland gekozen om op dit stuk 2x2 rijbanen te creëren?

*Antwoord* Dit zijn aannames en uitgangspunten om mee te kunnen rekenen. Er is gekozen dit gehele tracé te verbreden omdat hier sprake is van een knelpunt. In het vervoltraject kan dit geoptimaliseerd worden. Wellicht is verbreding niet op het gehele tracé nodig.

*Vraag* Is tijdwinst meegewogen van het doorgaand verkeer? En wat is de definitie van doorgaand verkeer?

*Antwoord* Het is niet mogelijk hiervoor een éénduidige definitie te geven. Het woord "doorgaand verkeer" is sterk afhankelijk van de context waarin het wordt gebruikt. Verkeer tussen de A4/A2 is in de beleving van sommigen "doorgaand verkeer". Veruit het meeste verkeer op de N201 heeft echter een lokale bestemming.

*Vraag* Wat zijn de reistijden op het traject van de 4 denkrichtingen. Als het alternatief via A9 minder vertraging geeft zou dat effect moeten hebben op de N201.

*Antwoord* De uitgevoerde modellenstudie van de vier denkrichtingen geven aan wat de reistijden zijn en wat de winst/verlies is ten opzichte van de referentiesituatie (2030). Daarbij is gekeken naar de bestemmingen en de logische routes. Wel is het goed om nog eens naar de bestemmingsanalyse te kijken.

*Vraag* Opritten en afritten A2. Wat is het effect van extra capaciteit van de aansluiting van de N201 op de A2?

*Antwoord* Dit is nog niet helemaal bekend, optimalisaties zijn mogelijk en worden in fase 2 bekeken.

*Vraag* Bereikbaarheid: Openbaar vervoer, hoe wordt de aanleg van een aparte rijstrook voor de doelgroep vrachtverkeer en openbaar vervoer beoordeeld in de MKBA?

*Antwoord* . In het overzicht staan hier plussen bij, maar deze zijn nog niet voldoende onderzocht. Wel is duidelijk dat de baten niet opwegen tegen de kosten. Dit betekent dat een doelgroep strook vooralsnog geen winst zal gaan opleveren.

*Vraag* Leefomgeving: luchtkwaliteit. Waarom gaat de kwaliteit in Vinkeveen achteruit en bij Mijdrecht vooruit?

*Antwoord* Dit heeft te maken met de ligging van de (nieuwe) weg. Bij Mijdrecht ligt de weg verder weg van de bebouwing vanwege het strekken van de S-bocht. Bij Vinkeveen is dit niet het geval. Dit geeft het verschil in de scores. In de tabellen van deze presentatie is het toepassen van een tunnel (één van de bouwstenen) nog niet opgenomen. Alle berekeningen zijn afgezet tegen het referentiemodel (situatie zonder maatregelen in 2030). Daarop zijn alle denkrichtingen beoordeeld.

*Vraag* Leefomgeving: luchtkwaliteit. Op welke wijze worden de woonkernen beoordeeld?

*Antwoord* Dit is bepaald aan de hand van een tabel per woonkern. Hierin worden de verschillen weergegeven. In Vinkeveen wonen veel mensen dicht bij de weg. Dit heeft de Provincie Utrecht goed in beeld. We zijn niet voornemens alleen de gemiddelden over het gehele tracé te nemen (dus de plussen en minnen voor de verschillende woonkernen bij elkaar optellen, het zgn. "middelen"). De verschillen blijven op deze manier in beeld en kunnen hierdoor beter worden beoordeeld. Alle waarden vallen binnen de wettelijke normen. Slechts in enkele gevallen is er sprake van de overschrijding van de (strengere) WHO-norm.

*Vraag* Leefomgeving: lucht. Is er sprake van een explosieve groei van het verkeer in 2030?

*Antwoord* De maximale capaciteit van de N201 is nu reeds bereikt. Buiten de spits zijn er nog wel mogelijkheden tot groei. De spitsen verlengen zich en deze trend zet zich voort. Vanuit de zaal komt er een aanbeveling om dit op de kaart weer te geven. Ook wordt er gevraagd om de overzichtscijfers uit te drukken "met en zonder tunnel".

*Vraag* Leefomgeving: geluid, Amstelhoek. Hoe ziet de verlegging van de S-bocht in denkrichting 1 met 100 km/u eruit?

*Antwoord* De verlegging van de S-bocht is in denkrichting 1 en 2 een grote verlegging ruim om Mijdrecht heen.

*Opmerking* Leefomgeving: de onderzoeken en de MKBA zijn zo opgesteld dat er maar één conclusie mogelijk is: verbreden!

*Antwoord* Deze MKBA is opgesteld door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Zij hebben geen mening over een denkrichting. De opmerking dat er slechts één conclusie mogelijk is wordt niet gedeeld.

*Vraag* leefomgeving; recreatie. Er zijn twee doorgangen van vaarwater onder de N201. Dat moet nog worden aangepast. In de presentatie wordt dit niet genoemd.

*Antwoord* In de uitgangspunten is opgenomen dat de bruggen moeten worden verhoogd. Alle bruggen zijn in de uitgangspunten en ontwerpen meegenomen. Er zullen geen onderdoorgangen worden weggenomen. Onderdoorgang Ringvaart onder de N201 blijft intact. Verdere uitwerking in fase 2 is afhankelijk van de gekozen denkinrichting. Dit is een aandachtspunt voor fase 2.

*Vraag* leefomgeving; recreatie. Is recreatie ook zichtbaar bij de leefbaarheid. De leefbaarheid verandert ook als je uitgaat van verbreding naar 4 banen. Waarom is dit niet in de tabel weergegeven?

*Antwoord* Het effect is niet exact duidelijk maar indicatief. In de eindtabel is dit wel zichtbaar.

*Vraag* leefomgeving; recreatie. Waar komt het getal van 700.000 bezoekers per jaar vandaan?

*Antwoord* Het recreatieschap heeft deze cijfers aangeleverd.

## **Rondvraag / opmerkingen en discussies**

### *Opmerking*

Er zijn wel veel aannames.

*Antwoord / discussie* Deze moeten verder worden uitgewerkt als er voor een denkrichting is gekozen. Vergelijkingen zijn nu allemaal op globaal niveau uitgevoerd. Daarom zijn de bouwstenen meegenomen. Er is heel breed gekeken en veel vergelijkingen gemaakt. De voorkeur is om 1 denkrichting voor te stellen om in fase 2 uit te werken. De Stuurgroep geeft een advies over de denkrichtingen. Besluitvorming vindt plaats op basis van een ambtelijke adviesnota door Gedeputeerde Staten (voorstel aan PS) en uiteindelijk door Provinciale Staten (richtinggevend besluit).

### *Vraag*

Zit er in denkrichting 1 een aquaduct bij Vreeland?

*Antwoord* In denkrichting 1 zit een aquaduct in het schetsontwerp en de kostenraming.

Bij Loenersloot is er geen aquaduct opgenomen.

Loenersloot moet bij alternatief 1 worden verplaatst merkt één der aanwezigen op.

### *Vraag*

Is er gekeken naar Smart mobility oplossingen? Dit is niet terug te zien in de presentaties.

Kunnen bepaalde onderdelen nog worden gecombineerd?

*Antwoord* Alle verkeerslichten in het Utrechtse deel van de N201 worden vervangen door slimme verkeerslichten (iVRI's). Hiervoor is een simulatie uitgevoerd en de resultaten waren veelbelovend. Inmiddels zijn er 5 intelligente VRI's geplaatst en worden deze gemonitord. Het gaat hierbij om een integrale opdracht. De verdieping volgt in een later stadium. Alle mogelijkheden van de inzet van Smart Mobility zijn in beeld gebracht, maar deze zullen naar verwachting het probleem niet oplossen.

### *Opmerking*

Terminologie graag eenduidig gebruiken.

*Antwoord* In alle memoranda zullen de termen op elkaar worden afgestemd.

### *Opmerking*

De afwegingen uitgedrukt in geld zijn ongelukkig en onjuist genomen.

*Antwoord* Het uitvoeren van een MKBA is verplicht bij alle Rijksinvesteringen. Daarnaast worden allerlei studies uitgevoerd en is het besluit uiteindelijk een politieke aangelegenheid.

In fase 2 zal de gekozen denkrichting op alle aspecten worden uitgewerkt en wordt er een volledige MKBA uitgevoerd.

*Opmerking*

In de rapportage wordt gesproken over roodlicht negatie, hoe zit dat? En waarom is gekozen voor een hoofdsnelweg voor fietsen over het voormalig spoortracé?

*Antwoord* Roodlicht negatie bij de A2 en alle andere locaties is onderdeel geweest van het onderzoek dat van januari t/m juli 2018 is uitgevoerd. Bij alle VRI's is dit aan de orde, zowel binnen als buiten de spits. Een hoofdsnelweg voor fietsen is een kwestie van categoriseren en de bijbehorende eisen uitvoeren. In fase 2 wordt ingezoomd op alle aspecten, dus ook de huidige uitvoering van de fietspaden enz.

*Opmerking*

Er is in deze fase nog niet gekeken naar de wegaansluitingen/kruispunten. Vanuit de zaal wordt gezocht naar een integrale aanpak. Hierbij valt het woord fly-overs. Is dit een mogelijkheid?

*Antwoord* Een fly-over kan mogelijk voorkomen in denkrichting 1 met ongelijkvloerse kruisingen. Dit hoort echter bij de uitwerking in fase 2 en is nu nog niet meegenomen.