



Verlag overwegen-sessies N201

TITEL

Verslag overwegen-sessies

DATUM

8 november 2017

OPDRACHTGEVER

Provincie Utrecht

PROJECTTEAM

Niels Hoefsloot (Decisio)

Sylvia Bleker (Decisio)

Edgar Wever (Twynstra Gudde)

Foto omslag: Ondernemersvereniging Vinkeveen

1 Overwegen

Op 10 oktober zijn er twee 'overwegen'-sessies gehouden, een 'overheid-sessie' en een 'particulier-sessie'. Er is een presentatie gegeven over de resultaten van de eerste verkeerskundige probleemanalyse. Daarnaast zijn de oplossingsideeën uit de wikkensessies verzameld en gepresenteerd op posters. Vervolgens is aan de aanwezigen gevraagd om met behulp van stickers hun voorkeur aan te geven wat betreft de ideeën op de posters.

Dit verslag is een samenvatting van wat er tijdens de overwegensessies besproken is. Het bevat de vragen, opmerkingen en discussies naar aanleiding van de presentatie, de 'uitslag' van het stickeren en de discussie die daarop volgde.

2 Discussie naar aanleiding van de presentatie

2.1 Veelgestelde vragen

Diverse onderwerpen zijn in beide sessies naar voren gekomen.

2.1.1 Staat van probleemanalyse en toekomstplannen / uitleg MKBA

- Vraag/opmerking:
Worden de gevolgen van emissies voor lucht en geluid ook meegenomen in de plannen?
Antwoord:
Dit zit in de 'wegen'-fase. Daar kijken we ook naar fijnstof, geluidsoverlast etc. aan de hand van verschillende oplossingsrichtingen. Op dit moment zijn we nog bezig met de probleemanalyse. Cijfers van nog op te leveren dynamische verkeersmodellen zullen worden gebruikt om ook berekeningen te maken van geluidshinder en fijnstofconcentraties op en langs de N201.

2.1.2 Samenwerking provincie Utrecht en andere overheden

- Vraag/opmerking:
Hoe gaat de samenwerking tussen provincies? Is er een gemeenschappelijke visie van de provincies samen?
Antwoord:
Provincie Noord-Holland is ook aanwezig bij deze sessies. Wij nemen Noord-Holland dus mee in de oplossingsrichtingen. Voordat we echter samen in overleg kunnen gaan moet eerst het beeld voor Utrecht duidelijk zijn, zowel het probleem als de oplossingen. Er is geen gemeenschappelijke visie van de provincies. De vraag is ook of we het uiteindelijk wel met elkaar eens zullen zijn.
- Vraag/opmerking:
Wat is de rol van de Rijksoverheid in dit verhaal?
Antwoord:
De Rijksoverheid heeft zeggenschap over de A-wegen en de aansluitingen. De rijksoverheid heeft in principe geen zeggenschap over de N-wegen, zoals de N201. Rijk (RWS/min I&M) ziet de N201 wel als onderdeel van het grotere netwerk rond Amsterdam en zal bij beïnvloeding van de doorstroming op A-wegen door N-wegen de provincie aanspreken op haar verantwoordelijkheid. De provincie heeft wel contact met het Rijk tijdens dit proces. Zij werken ook mee aan het dynamisch model om de aansluitingen in het netwerk goed mee te kunnen nemen (invloed van A- en N-wegen op elkaar). Overname van het project door RWS is in later stadium een mogelijkheid.

2.2 Overheid-sessie

- Vraag/opmerking:
Leidt de probleemanalyse wel tot de bron van het probleem? De probleemanalyse stelt dat er meer verkeer bijkomt, maar bekijkt niet hoe we de groei van verkeer kunnen remmen. Stellen we ons niet op als een slachtoffer van het beleid?
Antwoord:
De probleemanalyse is beleidsarm opgesteld. We bekijken de toekomstige situatie als we niets nieuws

doen (vastgestelde plannen zijn wel meegenomen). Als we niets doen komt er veel verkeer bij (bijvoorbeeld omdat Amsterdam, Utrecht etc. in de toekomst gewoon door blijven groeien). De vraag die we nog moeten beantwoorden is wat we daar wat betreft de N201 mee willen doen.

- Vraag/opmerking:

De probleemanalyse stelt alleen dat er veel verkeer bijkomt. Dat klinkt alsof er maar een logische conclusie uitkomt: verbreding van de weg.

Antwoord:

Dat is niet zo, de oplossing is nog niet gegeven. Verbreding van de weg om doorstroming te verbeteren is een optie. Nietsdoen is ook een optie. Misschien moet er wel vanuit een breder netwerk een oplossing komen. De oplossing staat nog niet vast, doel is nu wel verschillende onderscheidende richtingen voor verder onderzoek te kiezen.

- Vraag/opmerking:

Jullie laten zien dat de weg druk is, en veronderstellen dat dat een probleem is. Waarom is dit een probleem? Dat is niet beantwoord. Het is wel erg kort door de bocht om te zeggen: er staat een file dus er is een probleem.

Antwoord:

Beleid van de provincie is om doorstromingsknelpunten te onderzoeken en waar mogelijk op te lossen. De N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. Zoals in het provinciale mobiliteitsprogramma staat benoemd, is het doel van het huidige beleid de bereikbaarheid en doorstroming op hoog niveau te houden en de leefomgeving te verbeteren. De vraag is of we dit in de toekomst zo willen houden. Deze onderwerpen moeten ook terugkeren in de verkenning naar de toekomst van de N201 en worden onder meer beoordeeld in een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA).

Verder geldt dat de probleemanalyse verder moet worden aangescherpt en dat de problemen worden vergeleken met de provinciale bereikbaarheidsdoelen en normen en ook worden afgezet tegen de doelen voor de leefbaarheid en natuur. Wat we tot nu toe hebben laten zien zijn de eerste verkeerskundige bouwstenen van de probleemanalyse. De probleemanalyse is nog in ontwikkeling. Doel van deze sessies is ook om dit soort input op de aanzet voor probleemanalyse van jullie te krijgen.

- Vraag/opmerking:

Waarom nemen jullie de MIRT plannen (MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam) van het Rijk voor het oostelijk deel van de N201 niet mee.?

Antwoord:

Het MIRT loopt parallel aan de studie en de ontwikkelingen binnen MIRT worden gestaafd aan de studie. Er is dus zeker sprake van een wisselwerking. Echter ligt het MIRT vanwege de vorming van het nieuwe kabinet nu stil. Daarnaast is het zo dat de N201 in één enkele oplossingsmaatregel van de talrijke oplossingsmaatregelen wordt benoemd. De kans dat de N201 nu door het Rijk wordt opgepakt is daarmee klein waardoor de provincie blijft inzetten op haar eigen studie. Het MIRT beslaat een veel groter onderzoeksgebied.

- Vraag/opmerking:
Wat is de visie van de provincie op dit probleem rond de N201? Willen jullie een goede doorstroming garanderen voor alle verkeer? Of alleen voor de bewoners? In andere woorden: is de weg bedoeld voor de bewoners van de kernen of voor alle verkeer? Wat zijn de beoordelingscriteria waarop de beste oplossing wordt uitgekozen?
Antwoord:
Zoals hiervoor aangegeven is het huidige beleid het oplossen van doorstromingsknelpunten en het verbeteren van de leefomgeving. De vraag is of we dit in de toekomst zo willen houden en de verkenning naar de toekomst van de N201 en de MKBA dienen bij te dragen aan de visie. Deze houdt rekening met bereikbaarheid, maar ook met geluidsoverlast, fijnstof, natuur etc. Het beoordelingskader ligt nog niet vast.

2.3 Particulier-sessie

2.3.1 Algemene vragen

- Vraag/opmerking:
Er komt veel verkeer vanaf Hilversum dat via de N201 de A2 oprijdt. Dit zien we niet terug in de presentatie. Dat is het grootste probleem op de N201, niet het woon-werkverkeer van/naar De Ronde Venen en Stichtse Vecht.
Antwoord:
Dit gaan we meenemen in de probleemanalyse. We zullen expliciet aandacht besteden aan het doorgaand en het lokaal verkeer.
- Vraag/opmerking:
Hoe betrouwbaar zijn de prognoses die jullie gebruiken.
Antwoord:
De WLO-scenario's van de planbureaus zijn de meest uitgewerkte toekomstscenario's en worden verplicht toegepast bij studies van ruimtelijke en infrastructurele projecten van het Rijk. Er wordt standaard gewerkt met een laag en hoog scenario. In het verleden zijn door de Tijdelijke Commissie voor Infrastructuur wel eens studies gedaan naar de betrouwbaarheid van (model)schattingen. Voor autoverkeer bleken de prognoses meestal redelijk te kloppen. Maar dat neemt niet weg dat de toekomst per definitie onzeker is. Dat is ook de reden dat wordt gerekend met zowel een laag als een hoog scenario.
- Vraag/opmerking:
Wat zit er in het dynamisch model? Wordt de derde ring Amsterdam meegenomen?
Antwoord:
In het dynamisch model kunnen we in principe allerlei opties worden meegenomen die wij uitkiezen. Dat kan een derde ring zijn, maar ook het andere uiterste: de N201 helemaal afsluiten.
- Vraag/opmerking:
Rijkswaterstaat heeft twee modellen gebruikt bij de A2 en deze voorspellingen kloppen achteraf gezien helemaal niet.
Antwoord:
Wij gebruiken deels modellen van Rijkswaterstaat, deels van Utrecht. Amsterdam en Hilversum doen

ook mee. Door samen te werken worden de modellen betrouwbaarder, maar het blijven natuurlijk prognoses. De techniek is ook verbeterd sinds ze gebruikt zijn voor de A2.

- Vraag/Opmerking:
Goudappel-Coffeng heeft een monitor van de gebiedsagenda gemaakt in 2015. Is deze meegenomen in de probleemanalyse?
Antwoord:
Nee. Dit onderzoek zal in de nadere uitwerking worden betrokken.

2.3.2 Specifieke vragen bij presentatie

Bij de top tien trajecten wat betreft vertraging

- Vraag/opmerking:
Dat een traject in de top tien vertragingen staat betekent weinig als er maar twee mensen zijn die van dit traject gebruik maken. De resultaten zouden gewogen moeten worden met de hoeveelheid verkeer dat het traject rijdt.
Antwoord:
Dit zit inderdaad niet in de top tien trajecten. Dit is wel inbegrepen in de kaarten met totale voertuigverliesuren. Deze informatie is dus beschikbaar. Eventueel kan hier op basis van floating car data nog in meer detail naar worden gekeken. We gaan na of een nadere analyse hiervan zinvol is voor de verdere uitwerking van de probleemanalyse.

Prognose zelfrijdend vervoer

- Vraag/opmerking:
Er wordt een flinke stijging aan verkeer verwacht, wordt dan aangenomen dat de weg uitgebreid wordt om dit verkeer aan te kunnen? Een wegverbreding op zichzelf kan ook voor meer verkeer zorgen.
Antwoord:
De stijging betreft de verwachte extra autonome vraag naar vervoer. Er is niet op voorhand vanuit gegaan dat de weg al deze nieuwe vraag ook echt aankan.

Prognose groei vrachtverkeer Schiphol

- Vraag/opmerking:
Het lijkt nu net alsof Schiphol de boosdoener is wat betreft vrachtverkeer, terwijl er net werd gezegd dat veel vrachtverkeer naar Mijdrecht rijdt.
Antwoord:
Wij hebben geen trajectdata van vrachtvervoer specifiek, dus we weten niet precies waar vracht vandaan komt en naartoe gaat. Ook kan het goed zijn dat veel (van de toekomstige) vracht van Schiphol via andere routes wordt getransporteerd. We wijzen dan ook geen boosdoener aan, daar is de probleemanalyse ook niet voor bedoeld. We vertellen alleen het verhaal zoals we dat nu kennen: Vracht op Schiphol zal naar alle waarschijnlijkheid nog verder groeien, waardoor ook aan- afvoer over de weg zal toenemen.
- Vraag: waarom zijn deze trajecten dan nog niet bekend?
Antwoord: deze data hebben we tot nu toe niet kunnen verzamelen vanwege privacygevoeligheid. De trajectdata die we hebben, maakt geen onderscheid tussen types voertuigen. Er wordt nu wel

herkomst/bestemmingsonderzoek uitgevoerd waarin deze gegevens geanonimiseerd worden meegenomen. In het vervolg van de probleemanalyse zullen deze gegevens ook voor het onderzoek beschikbaar komen.

- **Opmerking:**
Als de overheid bepaalt dat minder vrachtvervoer via Schiphol mag vliegen krijg je juist meer vrachtverkeer op de weg ('trucking' van luchtvracht). De vracht zal op een of andere manier naar andere luchthavens gebracht moeten worden, dus is er meer vrachtvervoer op de weg.
- **Vraag/opmerking:**
Schiphol Logistics Park en Greenport Aalsmeer zijn eigenlijk nog maar in de beginfase van hun ontwikkeling. Deze zullen in rap tempo gaan groeien. In Noord-Holland is daar al een probleem met vrachtverkeer dat van de A9 afkomt. Als de A9 steeds verder dichtslibt gaan de vrachtwagenchauffeurs ervoor kiezen om via de N201 te rijden.

3 Discussie naar aanleiding van het stickeren

Veel deelnemers stelden vragen over hoe de resultaten van de stickers gaan worden gebruikt.

- Vraag/opmerking:
Wordt het onderzoek nu helemaal bepaald door deze sticker? Misschien weet ik er wel niet genoeg vanaf om de beste oplossing uit te kiezen?
Antwoord:
De stickers worden gebruikt om een indicatie te geven van wat de belangrijkste oplossingsrichtingen zijn voor de belanghebbenden. We gebruiken ze als input, maar ze zijn niet bepalend.
- Vraag/opmerking:
Zijn we niet wat te voorbarig? De probleemanalyse is niet eens rond en nu moeten we oplossingen kiezen? Nu baseer ik mijn keuze op gevoel en niet op data.
Antwoord:
Dit is een tussenstap in het proces. Er is nog geen data beschikbaar over de kosten en baten van de oplossingen op dit moment. Het is onmogelijk om alle ideeën uit de Wikkensessies uit te werken en door te rekenen. Deze fase dient om de verschillende denkbare (deel)oplossingen te kiezen die we verder uitwerken en gaan doorrekenen.
- Discussie:
Er zijn veel vragen gesteld naar het gebruik van de stickeruitkomsten. Zoals: worden alleen de alternatieven met de meeste stemmen meegenomen? Zijn bepaalde groepen niet oververtegenwoordigd wat betreft stickers zodat hun stem te zwaar gaat wegen in de beslissing?
Reactie projectorganisatie:
De stickers worden gebruikt om een indicatie te geven van wat de belangrijkste oplossingsrichtingen zijn voor de aanwezige belanghebbenden. Ze zijn niet bepalend. We hebben in de eerste Wikkensessies te veel ideeën opgehaald om allemaal te kunnen uitwerken en te onderzoeken. Een trechtering en nadere uitwerking van alle ideeën is nodig om tot werkbare oplossingsrichtingen voor het vervolg te komen. Met de stickers heeft u een bijdrage kunnen leveren door aan te geven wat u belangrijk vindt. Dit gebruiken we om accenten te kunnen leggen, maar zeker niet als scherprechter. Dit is een stap in het proces om tot concretere oplossingsrichtingen uit te kunnen werken. Deze uitgewerkte oplossingsrichtingen zullen (in concept) nog eens aan u worden voorgelegd.

De 'resultaten' van het stickeren zijn apart naar u verstuurd. Hieronder de discussie die volgde naar aanleiding van de resultaten.

3.1 Overheid-sessie

- Vraag/opmerking:
Er zijn wel heel weinig stickers bij de fietscorridor geplakt, terwijl dit mogelijk juist een belangrijke is.
Antwoord:
Er staan meer oplossingsrichtingen op de posters waar fietsen een rol spelen. In de uitwerking worden deze gecombineerd.

- Opmerking: een aantal aanwezigen merkt op dat fietsmaatregelen bij voorkeur geïntegreerd moeten worden in OV-haltes/multimodale ketens.

Discussie:

Het idee om de 'functie van de weg aan te passen' is een concept met twee uitwerkingen (of juist doorgaand verkeer bedienen of juist lokaal verkeer). Dit in de vorm van 'scenario's' uitwerken is de wens van een van de deelnemers. In het Wikken en Wegen-proces wordt de term *scenario* gebruikt voor exogene ontwikkelingen (economie, demografie) waar vanuit het project geen invloed op kan worden uitgeoefend. Het aanpassen van de weg voor doorgaand verkeer of lokaal verkeer geldt in de terminologie van Wikken en Wegen als 'alternatief' of 'oplossingsrichting'. Beide oplossingsrichtingen worden in deze fase verder verkend.

Discussie:

De overlast die de weg geeft voor mensen die daar wonen mag niet onderschat worden. Sommigen zijn er fysiek ziek van. Dit is ook onderdeel van de nadere probleemanalyse en later in het proces van de beoordeling van de maatregelen. Interessant aspect dat daarbij kan spelen is dat de groepen die het meeste overlast ervaren, deels ook deze overlast veroorzaken.

3.2 Particulier-sessie

- Vraag/opmerking:
De Amstelveenlijn wordt doorgetrokken tot Uithoorn.
- Vraag/opmerking:
Over de oplossing S-bocht bij Mijdrecht: Als we de doorstroming van de N201 bevorderen trekken we automatisch ook meer verkeer aan. De vraag is dus of dit helpt.
- Vraag/opmerking:
Ik vind de 'aansluiting natuur' geen goede oplossing. Dit is toch geen oplossing voor de drukte op de weg?
Antwoord:
Dat is het ook niet. Maar doelstelling van het project Toekomst N201 is ook om natuur waar mogelijk te versterken. Dit is dus iets wat in de uitwerking van oplossingsrichtingen zeker terug zal komen.
- Vraag/opmerking:
Bij alternatief 'ondertunneling Vreeland Loenen'. Waarom is deze niet ook voor Vinkeveen voorgesteld? Daar loopt de N201 juist precies door het dorp.
Antwoord:
Als dit niet genoemd is in de wikken-sessies staat deze er niet op. Als er uiteindelijk serieus nagedacht wordt over ondertunneling dan kan deze optie uiteraard ook op andere plekken worden overwogen.

Discussie

De wens werd uitgesproken om de sessies van bewoners en bedrijven weer apart te houden, om het onderscheid tussen de belangen van de groepen duidelijk te maken.

Reactie projectorganisatie:

Groepen bij elkaar brengen helpt, omdat we uiteindelijk op zoek zijn naar een integrale oplossing. Bovendien helpt het samenvoegen van de groepen ook om begrip voor elkaars standpunt te krijgen en rekening met elkaar te houden bij het kiezen van de voorkeursoplossingsrichtingen.