



VOORSTEL AAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN UTRECHT

B- STUK

GS-VERGADERING 26-5-2020

Onderwerp Voorstel Trajectaanpak N484

DOCUMENTNUMMER	: 820DFBOF
DOMEIN	: Mobiliteit
TEAM	: PP3
BEHANDELEND AMBTENAAR	: M. Loos
TELEFOONNUMMER	:
EERSTE PLAATSVERVANGER	: D. Dohle
TELEFOONNUMMER	: 06 - 5340 2295
VERANTWOORDELIJK VOOR DE VOLLEDIGHEID VAN DE VERSTREKTE GEGEVENS EN DE GEVOLGDE PROCEDURE	
OPDRACHTGEVER/LEIDINGGEVENDE : D. Dohle PARAAF OPDRACHTGEVER/LEIDINGGEVENDE I. Schuurman	
UITERSTE BESLISDATUM	: 26 mei 2020
IN CIE VAN	: 24 juni 2020
IN PS VAN	: datum
STATENBRIEF	: Ja
STATENVOORSTEL	: Nee
OPENBAAR	: Ja
REDEN INDIEN NIET OPENBAAR / GEHEIM	: -
PARAAF PROVINCIESECRETARIS	:
NAAM PORTEFEUILLEHOUDER	: Schaddelee
PARAAF :	

Essentie/samenvatting:

In 2022 wordt onderhoud uitgevoerd aan de gehele N484 in de gemeente Vijfheerenlanden. In het kader van de trajectaanpak is onderzocht welke maatregelen gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden om de hinder voor het verkeer en de omgeving te minimaliseren en kosten te besparen (werk met werk maken).

De voorgestelde investeringsmaatregelen bestaan op hoofdlijnen uit het noodzakelijk verbreden van het weggedeelte tussen Leerdam en Schoonrewoerd, de aanleg van twee rotondes, het aanbrengen van geleiderail en bermverharding, het nemen van geluidreducerende maatregelen en het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan.

Voorgeschiedenis:

De N484 is sinds 1 januari 2019 in beheer en eigendom van de provincie Utrecht.

In de Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht 2014 – 2018 is het volgende doel benoemd: “In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen een trajectgewijze aanpak kiezen”. Dit voorstel is hiervan een uitwerking.

Meetbaar/beoogd beleidseffect:

De verkeers- en fietsveiligheid wordt verbeterd.

De doorstroming wordt verbeterd

De leefbaarheid wordt verbeterd.

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.

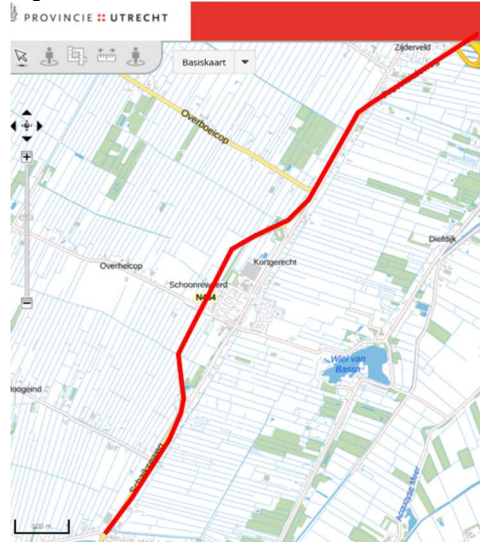
Beslispunten:

Gedeputeerde Staten besluiten:

1. Om in 2022 op de N484 gelijktijdig met diverse onderhoudswerkzaamheden aanvullende infrastructurele en leefbaarheidsmaatregelen te treffen, zijnde:
 - a) Het verbreden van de hoofdrijbaan tussen Leerdam en Schoonrewoerd;
 - b) Het aanleggen van rotondes op de aansluitingen van Hoogeind en Overboeicop;
 - c) Het aanbrengen van bermverharding en het gedeeltelijk plaatsen houten geleiderail langs de hoofdrijbaan;
 - d) Het aanbrengen van snelheidremmende maatregelen en het instellen van een spitsmaatregel op de parallelweg Schaikseweg.
2. Het landbouwverkeer op de gehele hoofdrijbaan N484 toe te staan;
3. Een investeringskrediet ter beschikking te stellen van € 7.8 miljoen, waarvan
 - € 0.7 miljoen uit investeringen Verkeersveiligheid,
 - € 0.13 miljoen uit investeringen Fiets en
 - € 6.97 miljoen uit investeringen provinciale wegen;
4. Om de statenbrief vast te stellen en ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.

Inleiding

Dit besluit voor maatregelen op de gehele N484 is het resultaat van een trajectstudie tussen Leerdam en de aansluiting van de N484 op de A2. In 2022 staat regulier onderhoud aan de N484 op de planning. Het doel van de trajectstudie is te verkennen of er gelijktijdig met de onderhoudswerkzaamheden andere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. In dit besluit worden de uit de trajectstudie voortgekomen aanvullende maatregelen toegelicht.



Figuur 1 N484 tussen A2 (noorden) en Leerdam (zuiden)

Argumenten

Voorgesteld wordt om gelijktijdig met het onderhoud aan de hoofdrijbaan van de gehele N484 de volgende maatregelen uit te voeren.

Bermverharding

Door het ontbreken van bermverharding wordt op de gehele N484 buiten de bebouwde kom bermverharding aangelegd. Bermverharding vergroot de "vergeevingsgezindheid" van een weg (als de autobanden naast het asfalt terechtkomen). Daarom streeft de provincie ernaar om zoveel mogelijk gebiedsontsluitingswegen -zoals de N484- buiten de bebouwde kom van bermverharding te voorzien. Bermverharding zorgt voor grip en draagkracht voor naast de rijbaan komende voertuigen waardoor de kans op enkelvoudige ongevallen en schade aanzienlijk zal afnemen.

Geleiderail

Langs vrijwel de gehele hoofdrijbaan van de N484 staan bomen. Een gedeelte hiervan staat dicht op de hoofdrijbaan binnen de zogeheten "obstakelvrije zone" die nodig is om een uit koers geraakt voertuig niet in aanraking te laten komen met een hard obstakel. Om voertuigen hiervan te vrijwaren wordt op gedeelten van de N484 houten geleiderail toegepast en handhaven we de bomen. Hiermee blijven de landschappelijke waarden beter gehandhaafd en wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

Daarnaast ontbreekt het op een gedeelte van de N484 aan onvoldoende bermbreedte tussen de hoofdrijbaan en parallelweg. Uit koers geraakte voertuigen zouden dan op de parallelweg kunnen komen en daarbij in aanraking komen met (brom-)fietsers en voetgangers. Om dit te voorkomen wordt op een gedeelte van de N484 houten geleiderail geplaatst tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg.

Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming

Vanaf de waterschapswegen Hoogeind en Over Boeicop is de oprijdbaarheid naar de N484 slecht. Dit leidt tot grote wachttijden en verkeersonveilige situaties. Om wachttijden te voorkomen en hiermee de (fiets)veiligheid te verbeteren worden op beide aansluitingen rotondes aangelegd.

Landbouwverkeer

Op het noordelijk deel van de N484 is landbouwverkeer al toegestaan op de hoofdrijbaan van de N484. Op het overige gedeelte mag dit niet en zou het landbouwverkeer gebruik moeten maken van de wegen in Schoonrewoerd en de parallelwegen langs de N484. Deze parallelwegen zijn te smal waardoor in de praktijk het landbouwverkeer vaak over de hoofdrijbaan rijdt en conflicten dreigen met het aanwezige fietsverkeer en de aanwonenden. De parallelweg ten noorden van Schoonrewoerd (Kortgerecht) is van waterschap Rivierenland, de parallelweg ten zuiden (Schaikseweg) is van de provincie Utrecht. Zowel de gemeente, het waterschap, Cumela (belangenvereniging Landbouw), de dorpsvereniging Schoonrewoerd als omwonenden pleiten voor het weren van landbouwverkeer van de parallelwegen en uit Schoonrewoerd. Op basis van de landbouwladder (2017) leidt

het handhaven van het landbouwverkeer op de parallelwegen tot noodzakelijke aanpassing en verbreding. Het aanpassen van de parallelwegen heeft grote ruimtelijke en financiële consequenties. Daarom, én omdat er breed draagvlak is voor eenduidigheid in de hele omgeving ten aanzien van landbouwverkeer, wordt voorgesteld om de parallelwegen niet te verbreden en landbouwverkeer toe te staan op de hele hoofdrijbaan van de N484. Een aandachtspunt hierbij is dat inhalen van deze voertuigen door het overige verkeer kan leiden tot ongewenste, mogelijk verkeersonveilige situaties. Dit risico wordt beperkt geacht door de korte afstanden tussen rotondes in de hoofdrijbaan.

Duurzaam veilig inrichten

Het wegvak N484 tussen de rotonde Loosdorp in Leerdam en de rotonde Schaikseweg te Schoonrewoerd is niet duurzaam veilig ingericht. De hoofdrijbaan is te smal voor een gebiedsontsluitingsweg. Het wegprofiel wordt daarom met circa 1,5 meter verbreed tot de bij dit wegprofiel gewenste breedte van 7,5 meter.

Met het op de gewenste breedte brengen van de hoofdrijbaan wordt gelijktijdig de aanwezige aansluiting met de ontsluiting van het bedrijventerrein aangepast ter hoogte van de bebouwde kom grens Leerdam.

Geluid

Uit een quickscan Geluidshinder blijkt dat vrijwel alle woningen langs de N484 boven de provincienorm van 61dB belast zijn. Daarom wordt de gehele N484 voorzien van geluidreducerend asfalt, waarmee de leefbaarheid wordt verbeterd. Ter hoogte van de rondweg N484 (buitenom de kern Schoonrewoerd) wordt tevens de grondwal doorgetrokken als bovenwettelijke maatregel tegen geluidshinder, om de bewoners van de Amaliastraat tegemoet te komen (deze bewoners hebben klachten ingediend). Hiermee worden ook de World Health Organization (WHO) -advieswaarden (53 dB) zoals benoemd in het coalitieakkoord nagestreefd.

Omdat in het zuidelijk deel de hoofdrijbaan wordt verbreed, zijn hier wettelijk gezien maatregelen noodzakelijk in het kader van de Wet Geluidshinder. Hiervoor zullen naast geluidreducerend asfalt mogelijk ook nog andere geluidreducerende maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld rondom rotonde Hoogeind). Hierover hebben we na afronding van de akoestische onderzoeken (bepaling van de geluidseffecten op de omgeving) meer duidelijkheid. In het benodigd budget is rekening gehouden met eventuele aanvullende maatregelen.

Bomen

Voor de aanleg van rotonde Hoogeind en de aanpassing van de ontsluiting van het bedrijventerrein Schaiksehof te Leerdam moeten circa 45 bomen worden gekapt. Hiervoor zal compensatie plaatsvinden. Door het aanbrengen van geleiderail aan beide zijden van de verbrede hoofdrijbaan blijven de verder aanwezige bomen zo veel mogelijk behouden (zie hiervoor de tekst bij 'geleiderail'). Veldonderzoek moet nog uitwijzen of de bomen op het wegvak tussen Leerdam en Schoonrewoerd behouden kunnen blijven. Door de hierboven genoemde verbreding van dit wegvak wordt mogelijk het wortelstelsel aangetast.

Vervangen openbare verlichting.

Langs het gehele traject zijn de armaturen aan vervanging toe. Voor de herinrichting in de richtingen kruispunten zal een nieuw lichtplan worden gemaakt. Omwille van duurzaamheid en het beperken van overlast zal worden overgegaan op dimbare LED-verlichting.

Fietsverkeer

Het vrijliggend fietspad aan de westzijde van de N484 maakt deel uit van het recreatieve fietsnetwerk van de provincie en blijft behouden. De parallelwegen aan de oostzijde worden door schoolverkeer als fietsroute gebruikt. Omwille van grote ruimtelijke en financiële consequenties en het ontbreken van draagvlak worden de parallelwegen niet verbreed. Wel worden langs de parallelweg tussen Leerdam en Schoonrewoerd passeerstroken aangelegd en worden maatregelen genomen om "sluipverkeer" te weren. Hierdoor vermindert de kans op ongevallen en worden ook het fietscomfort en de fietsveiligheid verbeterd. Bij aanleg van de rotonde Hoogeind wordt een veilige fietsoversteek gemaakt die aansluit op de al aanwezige fietsinfrastructuur.

Kanttekeningen

1. De N484 is sinds 1 januari 2019 in beheer bij de provincie Utrecht en toe aan groot onderhoud. De provincie Utrecht heeft het oorspronkelijke plan van de provincie Zuid-Holland, dat was opgesteld in de periode 2010-2018, integraal herbeschouwd en op onderdelen aangepast. Hiervoor zijn onderzoeken, verkeerstellingen en verkeersberekeningen geactualiseerd. Hieruit bleek onder andere dat beide kruispunten Overboeicop en Hoogeind als rotonde moeten worden ingericht. De noodzaak voor verbreding van de parallelweg tussen Schoonrewoerd en Leerdam is ook opnieuw onderzocht en door ons anders beoordeeld.

2. Vanwege het nabijgelegen Natura-2000 gebied Diefdijk & Linge is een "Passende Beoordeling" noodzakelijk, omdat significante effecten hierop niet zijn uit te sluiten. De Wet natuurbescherming (Wnb) vereist dit voor een plan of project dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Die Passende Beoordeling houdt in dat beoordeeld moet worden of met zekerheid kan worden vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden door het plan of project niet zullen worden aangetast. De uitkomsten van deze

Beoordeling kunnen nog consequenties hebben voor de uiteindelijke inrichting (scope), planning of raming. Zie verderop onder 'juridisch'. Gedeputeerde Staten worden over eventuele consequenties geïnformeerd.

3. In 1994 is de rondweg N484 om Schoonrewoerd in gebruik genomen. De twee wegdelen van de 'oude N484' zijn echter nog steeds in bezit van de Provincie. Deze twee wegdelen maken geen deel meer uit van de provinciale weg N484 en maken daarom geen deel uit van deze Trajectaanpak. Het is logisch en noodzakelijk om deze voormalige provinciewegvakken over te dragen aan de gemeente Vijfheerenlanden. Sinds oktober 2019 vinden gesprekken plaats over deze overdracht. Op dit moment wordt gezamenlijk bepaald wat de aard en omvang van het over te dragen areaal is en wat dit met zich meebrengt.

4. Voor beide rotondes is grondvererving noodzakelijk.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Op de nu ongeregelde kruispunten met Hoogeind en Overboeicop is de oprijdbaarheid vanuit deze wegen slecht. Dit leidt tot zeer lange wachttijden waardoor risicodrag en verkeersonveiligheid ontstaat. Overwogen is om op beide kruisingen verkeersplateaus aan te brengen en de snelheid te verlagen tot 60 km/uur. Daarnaast is het aanbrengen van een verkeersregelininstallatie overwogen. Bij het aanbrengen van verkeersplateaus zullen de wachttijden niet significant afnemen en de verkeersveiligheid nagenoeg niet toenemen. Het aanbrengen van een verkeersregelininstallatie vergt een fors ruimtebeslag waarbij roodlichtnegatie en kop- staartbotsingen een risico blijven. Conform het beleid en om deze risico's uit te sluiten worden beide kruisingen voorzien van een rotonde. Ook is hiermee de oprijdbaarheid vanuit Hoogeind en Overboeicop en de doorstroming op de N484 gegarandeerd en wordt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van (brom-)fietsers verbeterd.

Ook hebben bewoners tijdens en na de informatiebijeenkomst gepleit voor het aanbrengen van rotondes. Overwogen is om het landbouwverkeer op de parallelwegen van de N484 te handhaven. Gezien de huidige breedte (ca. 4 m) moeten deze dan worden verbreed. Door o.a. het krappe beschikbare profiel tussen Leerdam en de aansluiting Hoogeind op de N484 betekent dit een forse en kostbare ingreep. Daarnaast is er sprake van een ongewenste landschappelijke aantasting omdat er een volledige bomenrij moet worden gekapt en zal voor inpassing van het fietspad tussen Leerdam en Hoogeind een gedeelte van het bedrijventerrein moeten worden aangekocht.

De noordelijke parallelweg (Kortgerecht, tussen Schoonrewoerd en Zijderveld) is in eigendom, beheer en onderhoud bij het Waterschap Rivierenland. Ook deze parallelweg is smal en het waterschap heeft geen plannen voor verbreding. Tijdens en na de informatiebijeenkomst hebben bewoners gepleit voor het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N484. Als argument is aangegeven het nu al illegale gebruik van de hoofdrijbaan en het conflict met (brom-)fietsers. Ook de gemeente Vijfheerenlanden, het Waterschap Rivierenland en Cumela kunnen zich hierin vinden.

Omdat er een snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en het overige verkeer is, met kans op toenemende verkeersonveiligheid, kan op basis van de landbouwladder 2017 enkel vanuit maatwerk worden besloten om het landbouwverkeer op de gehele N484 toe te staan. Voor dit toestaan is breed draagvlak in de omgeving en ook bij gemeente Vijfheerenlanden en Waterschap Rivierenland. Bijkomend voordeel is dat hiermee de verkeersveiligheid van (brom-)fietsers op de parallelweg verbetert, maar de kans op verkeersonveiligheid op de N484 aanwezig blijft.

Op diverse weggedeelten van de N484 staan bomen in de obstakelvrije zone. Overwogen is om 151 bomen te verwijderen om de bermen obstakelvrij te maken. Gezien de landschappelijke waarden en de inpassing van de weg in de omgeving, is besloten om de bomen te laten staan. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt houten geleiderail geplaatst.

Bestuurlijke gevoeligheid

Provincie Zuid-Holland heeft ingestemd met versneld uitbetalen van hun bijdrage van € 3,22 miljoen na besluitvorming, maar heeft gesteld zekerheid te willen dat het project ook wordt uitgevoerd, omdat het een betaling op grond van art. 51 Wet algemene regels herindeling (Wet arhi) betreft.

De gemeente Vijfheerenlanden is rechtsopvolger van de voormalige gemeente Leerdam en is coöperatief bij de totstandkoming van de plannen. De gemeente zal moeten instemmen met een kleine komgrenswijziging en de daarbij behorende overname van een weggedeelte van de N484 bij Leerdam.

Daarnaast is bestuurlijk afgesproken dat de gemeente bereid is om beide weggedeelten vanaf de N484 naar Schoonrewoerd in eigendom, beheer en onderhoud van de provincie Utrecht over te nemen ('oude' N484). De onderhandelingen hierover zijn gaande en vallen buiten de scope van dit plan. Waterschap Rivierenland, die hier wegbeheerder is van de noordelijke parallelweg en de ontsluitingswegen Hoogeind en Overboeicop, stelt zich eveneens coöperatief op.

De eerder verleende, onherroepelijke omgevingsvergunning aan Zuid-Holland voor de trajectaanpak N484 is verlengd en wordt in samenspraak met Vijfheerenlanden nog nader beschouwd voor gebruik op het aangepaste ontwerp.

Effecten op duurzaamheid

Het plan draagt bij aan de verkeersveiligheid. De leefbaarheid blijft behouden door het behoud van zo veel mogelijk natuurwaarden en van een goede landschappelijke inpassing van de weg in de omgeving. Samen met het waterschap wordt een klimaatbestendige inrichting gemaakt, door ruimte te creëren voor waterberging voor de toegenomen verharding. De recreatieve fietsroutes blijven behouden en het openbaar vervoer wijzigt niet. De huidige geluidshinder van de N484 wordt verminderd door geluidreducerend asfalt en waar nodig geluidswallen of "wishwalls". De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid voor omwonenden van de N484 neemt door al deze effecten toe. Bij de uitvoering worden waar mogelijk duurzame materialen toegepast die bijdragen aan het verlagen van de CO2 footprint van het project.

Financiën

Realisatiekosten

De gehele investering van de trajectaanpak N484 is geraamd op € 7.8 miljoen excl. BTW. De trajectaanpak N484 is opgenomen in de studiefase van het Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit 2019-2023 (MIP). Na het nemen van dit kredietbesluit door GS gaat dit project in het MIP over naar de realisatiefase en worden geactualiseerd in het MIP. Het benodigde krediet van € 7.8 miljoen komt uit de investeringsposten voor Verkeersveiligheid (€ 0.70 miljoen), Fiets (€ 0.13 miljoen) en Provinciale wegen (€ 6.97 miljoen). Wij verwachten nog een bijdrage vanuit Leefbaarheid m.b.t. geluidsmaatregelen, dit moet nog blijken uit akoestisch onderzoek naar de geluidseffecten inclusief te treffen maatregelen (dit maakt onderdeel uit van de Passende Beoordeling). Gelijktijdig met bovengenoemde investeringen vindt tevens voor € 2.65 miljoen excl. BTW aan variabel onderhoud plaats, dat gedekt wordt uit het Meerjarig OnderhoudsPlan (MOP).

Bekostiging derden

De N484 is per 1 januari 2019 overgedragen aan de provincie Utrecht. In de bestuurlijke overeenkomst tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland staat in Artikel 2 dat verrekening tussen provincies plaatsvindt op grond van artikel 51 van de Wet arhi. Voor een deel van het groot onderhoud N484 (zonder rotondes) zegt de provincie Zuid-Holland € 3,22 miljoen toe, te bevoorschotten nadat de provincie Utrecht het geactualiseerde ontwerp inclusief het bijbehorend krediet heeft vastgesteld. In lid 3 van deze bestuursovereenkomst was al benoemd dat de provincie Zuid-Holland geen bijdrage levert aan overige maatregelen, waaronder aanleggen rotondes, op de N484.

Zowel Hoogeind als Overboeicop zijn wegen in eigendom van en beheer bij waterschap Rivierenland. Bij de provincie Utrecht is het toepassen van de zogeheten potenttheorie¹ gebruikelijk en zou Rivierenland mogen bijdragen aan de rotondes. Echter gedurende de totstandkoming van de trajectaanpak N484 door Zuid-Holland voor de N484 werd de potenttheorie niet toegepast. De provincie Utrecht wijkt daarom eenmalig af van het beleid om de potenttheorie toe te passen, waardoor het waterschap niet bijdraagt.

Afschrijving

Over de provinciale investering voor maatschappelijk nut zal volgens de door PS vastgestelde kaders afschrijving plaatsvinden. Deze afschrijving vindt plaats over de daadwerkelijke gemaakte kosten van de investering en wordt ten laste gebracht van het kapitaallastenbudget. Uitgaande van een investering van € 7.8 miljoen excl. BTW zal dit na oplevering van het werk leiden tot een jaarlijkse kapitaallast van € 260.000 voor een periode van 30 jaar. Dit komt ten laste van de investeringsruimte van programma Wegen. Hierin is voldoende ruimte aanwezig. Het volgende kasritme (MIP) wordt gehanteerd voor de projectuitgaven N484 (bedragen in miljoen excl. BTW):

Omschrijving	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investerings Verkeersveiligheid			0,70		0,70
Investerings Fiets				0,13	0,13
Investerings provinciale wegen	0,5	1,5	2,50	2,47	6,97
Totaal	0,5	1,5	3,20	2,60	7,80

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van weginfra wordt uitgevoerd binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 en is opgenomen in de budgetten van het MOP /onderhoudsplanung mobiliteit 2019-2023. In de

¹ De projectkosten worden daarbij verdeeld tussen de betrokken wegbeheerders naar rato van de aansluitende wegen.

eerstvolgende Nota Kapitaalgoederen wordt de extra budgetbehoefte voor beheer en onderhoud weginfra opgenomen. Tot die tijd moet rekening gehouden worden met een jaarlijkse extra beheer en onderhoudslast ter hoogte van 1% van de netto-investering. In het jaar voor de onderhoudswerkzaamheden komt het budget beschikbaar via de begroting.

Fiscale positie

Provincie Utrecht treedt op als de overheid bij het project N484 aangezien zij handelt in overeenstemming met een specifiek voor haar geldend juridisch regime. De verkeersveiligheidszaak is een overheidstaak van de provincie Utrecht. Zij is initiatiefnemer, opdrachtgever en eigenaar van de grond van het project N484. De provincie Utrecht kan de BTW op kosten volledig compenseren.

Kosten/Baten

De voorgestelde maatregelen voor de rotondes Hoogeind en Overboeicop zijn met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) doorgerekend en laten een positieve Netto Contante Waarde (NCW) en Baten/Kosten verhouding zien:

	Rotonde Hoogeind	Rotonde Overboeicop
NCW ¹⁾	€ 2,58	€ 7,46
Baten/Kosten verhouding	1,63	2,91

¹⁾ Bedragen in miljoenen

Voor beide rotondes is de NCW en de Baten/kostenanalyse positief. Dit is in beide gevallen het gevolg van een verbeterde doorstroming. Voor de rotonde Hoogeind is dit mede het gevolg van een verbetering van de verkeersveiligheid. Ondanks de hogere kosten vanwege grondaankopen ligt de NCW boven de 1, wat als ondergrens wordt aangehouden.

Juridisch

In 2017 is aan Zuid-Holland een omgevingsvergunning voor de Trajectaanpak N484 verleend, zonder de kruispunten/rotondes. Aanvullend wordt de gemeente Vijfheerenlanden gevraagd om een "Omgevingsvergunning Afwijking" (Rotonde Hoogeind) en een "Omgevingsvergunning Aanleg" (Rotonde Overboeicop) te verlenen. In de Mobiliteitsvisie 2014-2018, vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014, is vastgelegd dat voor alle provinciale infrastructuur in ons beheer of bij aanleg van nieuwe infrastructuur het planologische instrument inpassingsplan het uitgangspunt is. Omwille van efficiëntie (minder procedurele vereisten) wordt van dit uitgangspunt afgeweken.

Significante negatieve effecten op de het nabij (650 m) gelegen Natura2000-gebied Lingegebied & Diefdijk kunnen niet worden uitgesloten. Dit blijkt uit de gemaakte stikstofdepositie-berekening voor de aanlegfase. In de gebruiksfase worden vooralsnog geen (negatieve) effecten verwacht. Daarom moet een "Passende Beoordeling" worden gemaakt, waarin de effecten van onder andere stikstof, geluid, licht en andere verstoring in beeld worden gebracht, voor zowel aanleg als gebruik van de N484. De "Passende Beoordeling" is eind 2020 gereed en dient als onderbouwing voor de aanvraag ontheffing Wet Natuurbescherming (Wnb) én bovengenoemde Omgevingsvergunningen (Wabo), welke parallel zullen worden aangevraagd. Ook is een Wnb-ontheffing nodig voor de langs de N484 beschermde soorten.

Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet.
- Art. 15 Wegenwet.
- Art 6:174 BW.
- Wegenverkeerswet 1994.

Mandaat

De directeur is op grond van artikel 1 van het mandaatbesluit secretaris en artikel 14 van het Organisatiebesluit bevoegd om de benodigde uitvoeringsovereenkomsten met de aannemer vast te stellen, aan te gaan en te ondertekenen.

Integraliteit

Dit voorstel is het gevolg van de in juli 2015 door Provinciale Staten vastgesteld Mobiliteitsvisie. Daarin staat onder andere: "mobiliteitsprojecten worden zoveel mogelijk integraal, in hun totale context, opgepakt" en "onze werkzaamheden aan de provinciale wegen pakken wij zoveel mogelijk trajectgewijs op".

Intern zijn collega's betrokken vanuit de expertises verkeerskunde, beheer en monitoring, openbaar vervoer, control, natuur en landbouw, cultuur, erfgoed en recreatie, milieu, water en bodem. Extern zijn de mede-wegbeheerders, zijnde de gemeente Vijfheerenlanden en het Waterschap Rivierenland, nauw betrokken bij de opgestelde maatregelen en bijbehorende afwegingen. Tenslotte zijn ook de politie Midden-Nederland, de dorpsvereniging, de kaasfabriek, de Cumela en de Fietsersbond betrokken.

Communicatie

Provinciale Staten worden geïnformeerd via de Statenbrief.

De communicatie voor dit project blijft gericht op een goede, door ons herstelde relatie met de omgeving (omwonenden, bedrijven en belangengroepen). Na een eerste drukbezochte inloopbijeenkomst op 12 februari 2020 heeft de projectgroep een goed beeld van wat er leeft en speelt, waar de pijnpunten (uit het Zuid-Hollandse verleden) liggen en waarvoor de handen op elkaar gaan. De reacties van de eerste inloop zijn gebundeld, van commentaar voorzien en gedeeld met de omgeving. Ook bij alle volgende stappen wordt de omgeving actief benaderd, zodat iedereen op de hoogte kan zijn van de voortgang van het project, het participatietraject en de momenten om mee te denken of in te spreken. Het project heeft een actuele projectenwebsite en een eigen mailbox zodat alle informatie transparant, helder en eenduidig beschikbaar is en reacties meteen op de goede plek binnenkomen en beantwoord kunnen worden. De communicatie vindt plaats in goed overleg met de gemeente Vijfheerenlanden.

Zodra dit besluit is genomen worden bovengenoemde betrokkenen en de omgeving ervan op de hoogte gebracht. Ook wordt dan een nieuwsbericht voor de lokale en regionale pers opgesteld.

Bijlagen

1. Overzichtskaat maatregelen trajectaanpak N484 (MIP en MOP).
2. Statenbrief

Bijlage 1. Overzichtskaart Trajectaanpak N484

