

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	2-6-2020	REFERENTIE	Marc van Munster
ONS NUMMER	820DB01A	DOORKIESNUMMER	06 – 50213393
NUMMER PS	2020MM82	E-MAILADRES	marc.van.munster@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE		PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:
Stand van zaken fase 2 project Toekomst N201

Voorgestelde behandeling:
Ter informatie

Geachte dames en heren,

Middels deze Statenbrief willen wij u informeren over de stand van zaken van fase 2 van het Programma Toekomst N201.

Inleiding

De N201 (lopende vanaf Vreeland tot Amstelhoek) 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 verbeterd;
- de doorstroming voor het huidige verkeer wordt verbeterd;
- aandacht wordt besteed aan fietsverkeerveiligheid en comfort voor de fietser;
- een verbetering van het OV wordt voorgesteld.

In het programma is veel aandacht geweest voor participatie met de omgeving. Door middel van huis-aan-huisberichten en gebruik te maken van een inmiddels opgebouwd groot emailbestand zijn alle stakeholders, die in het kader van het participatieproces "Wikken en Wegen" zijn betrokken (periode 2017-2018) en een digitale enquête via social media (2018) hebben ingevuld, regelmatig op de hoogte gebracht van de voortgang.

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 commissie Milieu Mobiliteit & Economie (MME) ter kennisname: herijking programma / splitsing studie
- 8 januari 2019 Besluit GS: uitwerken denkrichting 3 (huidige situatie handhaven 1x2 rijstroken, 80 km/u en oplossen knelpunten) naar een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel.
- 18 februari 2019 Besluit PS: mede op basis van het ingediende amendement verder studeren op denkrichting 3.
- 16 oktober 2019: Statenbrief commissie Milieu & Mobiliteit (M&M) ter kennisname: stand van zaken programma Toekomst N201

Op 8 januari 2019 hebben wij 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 4 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 heeft u besloten om verder te studeren op mogelijke maatregelen bij denkrichting 3 (huidige situatie 1x2 rijstroken en 80 km/u) en in gesprek te gaan met de omgeving door middel van het organiseren van ontwerp ateliers. Daarnaast is een amendement ingediend vanuit D66, GroenLinks, PvdA en ChristenUnie. In het onderzoek binnen denkrichting 3 is naar aanleiding van dit amendement, naast de doorstroming van het wegverkeer, expliciet ingegaan op de leefbaarheid, de verbetering van de fiets aangaande de aspecten veiligheid, comfort en doorrijden en de mogelijkheden voor openbaar vervoer. In eerste instantie was voorzien in een kansendossier voor de fiets en OV. Voor de fiets zijn nu specifieke verbeteringsmaatregelen voorgesteld en meegenomen in het programma Toekomst N201. Voor het openbaar vervoer zijn verbetervoorstellen opgenomen.

Tussentijds bent u op de hoogte gesteld van de stand van zaken rond bij het programma Toekomst N201.

Op basis van uw besluit zijn in juli 2019 en vervolgens in november/december 2019 acht ontwerp ateliers gehouden waarvoor alle stakeholders waren uitgenodigd. Circa 400 mensen hebben de ateliers bezocht. Met de input uit de ateliers en de reacties die wij hebben ontvangen, zijn de schetsontwerpen aangepast en de effecten op natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht, klimaat, bodem, water, cultuur en archeologie alsmede OV en fiets beoordeeld.

Naar aanleiding van de reacties (na de eerste ronde ateliers 115 stuks, na de twee ronde ateliers 103 stuks) is een Q&A op de website gezet. Daarnaast zijn alle individuele reacties samengevat en voorzien van een antwoord. Tevens zijn er onderzoeken uitgevoerd. Het resultaat hiervan is een integrale voorkeursvariant met enkele bijbehorende alternatieven met daarbij een adaptieve fasering. Adaptieve fasering wil hierbij zeggen dat gekeken wordt 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.

In het onderzoek zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen:



1. De bocht bij Mijdrecht
2. Het kruispunt met de N212
3. De aansluiting met de A2
4. Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg
5. Het kruispunt met de N402
6. Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg
7. Het kruispunt met de Raadhuislaan
8. Kruispunt N196

Daarnaast zijn de volgende bouwstenen benoemd:

- a. Doorsnijding kern Vinkeveen
 - b. De Demmeriksebrug
 - c. De Vreelandsebrug
- Fiets
 - OV

Om de bovenstaande knelpunten op te lossen dient te worden voldaan aan wettelijke maatregelen ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid en natuur. Om de leefbaarheid te vergroten zijn tevens enkele bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk; denk aan geluidsschermen, versterking natuur enz.) bedacht. Daarnaast worden er aanbevelingen gedaan ten aanzien van innovatieve en duurzame oplossingen zoals smart mobility.

Voor de fiets worden voor het gehele traject van de N201 verbeteringen voorgesteld ten aanzien van comfort, veiligheid en doorrijden. Daar waar mogelijk is het fietsverkeer gescheiden van landbouwverkeer. Daarnaast worden er verbetervoorstellen gedaan ten aanzien van OV.

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. In 2019 zijn in juli en november/december acht ontwerpstudio's gehouden waarvoor alle stakeholders waren uitgenodigd. Met de input uit de ateliers en de reacties die ontvangen zijn, zijn de schetsontwerpen aangepast en de effecten op natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht, klimaat, bodem, water, cultuur en archeologie alsmede OV en fiets beoordeeld.

Vervolgens is op basis van de input, expert judgement en de onderzoeken per knelpunt een voorkeursvariant benoemd met daarbij voor enkele knelpunten een alternatief. De alternatieven kunnen mogelijk worden gekozen in plaats van de voorkeursvariant. Echter, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van de alternatieven zijn afhankelijk van politieke besluitvorming, cofinanciering, draagvlak stakeholders en kosten/kosteneffectiviteit. Dit pakket is met de ambtelijke regiegroep (betrokken overheidsinstanties) en de stuurgroep besproken. Daarnaast is er bestuurlijk overleg geweest met de gemeente De Ronde Venen over ideeën om Vinkeveen beter te ontsluiten. Op 22 april zou er een informatiebijeenkomst gehouden worden om alle stakeholders te informeren over wat er met de input van hen gedaan is. Door de coronacrisis heeft deze bijeenkomst helaas niet plaats kunnen vinden. Ter vervanging daarvan is er gekozen om de presentatie met de ontwerpen op de website te plaatsen met de mogelijkheid om daar nog op te reageren. Hierop zijn diverse reacties gekomen die vervolgens op de website beantwoord zijn.

Vooruitlopend op het programma Toekomst N201 zijn reeds enkele deelprojecten uitgevoerd. Dit betreft maatregelen voor het veilig oversteken van fietsers over de N201 tussen Mijdrecht en de kruising met de N196 en de aanleg van een zogenaamde Whiswall (dit is een constructie die verkeerslawaaï afbuigt en daardoor vermindert). Naar verwachting zal deze in augustus worden geplaatst.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Doelstelling van deze Statenbrief is inzichtelijk te maken welke stappen er sinds oktober 2019 in het programma Toekomst N201 per knelpunt en bouwsteen zijn gezet. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de uitkomsten van de diverse onderzoeken.

Inmiddels zijn de mogelijke varianten getoetst in het verkeersmodel (doorstroming en bereikbaarheid), alsmede de effecten op natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht, klimaat, bodem, water, cultuur en archeologie alsmede OV en fiets. Op basis hiervan is per knelpunt een voorkeursvariant bepaald met daarbij voor enkele knelpunten een alternatief. Participatie van alle stakeholders, om onder andere weerstand boven water te krijgen en draagvlak te creëren, heeft een belangrijk onderdeel uitgemaakt van dit programma.

Financiële consequenties

Op dit ogenblik worden de kostenramingen en de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) opgesteld. In het Amendement 'Integrale en adaptieve aanpak N201', d.d. 18 februari is aangegeven dat "Na de besluitvorming aan het eind van fase 2 kunnen eventuele voorkeursvarianten in de vervolgfase verder worden uitgewerkt tot uitvoeringsbesluit(en) met dekingsvoorstel(len)."

De voorkeursvarianten en alternatieven zijn, mede door de onderzoeken en de participatieronden, echter dermate uitgekristalliseerd dat een adaptieve benadering met bijbehorend dekingsvoorstel in het Statenvoorstel van november 2020, ter definitieve besluitvorming aan u wordt voorgelegd. Hiermee wordt fase 2 afgesloten.

Vervolprocedure/voortgang

Om de knelpunten op te lossen en de bouwstenen te onderzoeken zijn er bijeenkomsten geweest met:

- experts op het gebied van natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht, klimaat, bodem, water, cultuur en archeologie alsmede OV en fiets;
- stakeholders die middels een tweetal series ontwerpstudio's een bijdrage hebben geleverd aan het oplossen van de knelpunten en het vergroten van de leefbaarheid rond de N201. 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. Ook hebben partijen als de dorpsraden, Fietsersbond, natuurorganisaties, ondernemers, eigenaren en omwonenden hun bijdrage geleverd.
- de stuurgroep bestaande uit de provincies Utrecht en Noord-Holland, de gemeenten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Wijdmeren, Uithoorn en Hilversum en Rijkswaterstaat.

Uit de ontwerpstudio's en onderzoeken zijn er veel varianten van ontwerpen gemaakt om de knelpunten op te lossen en de bouwstenen vorm te geven. Er heeft een trechtering plaatsgevonden aan de hand van onderzoek en

de ingekomen reacties. Alle varianten zijn beoordeeld aan de hand van de impact op de thema's natuur, landschappelijke inbedding, reservering fysieke ruimte, duurzaamheid, landbouwverkeer en verkeersveiligheid. Alle varianten die in de loop van het proces zijn afgefallen worden gebundeld in een apart memorandum, waarbij per variant wordt aangegeven waarom deze zijn afgefallen. Zo blijft zichtbaar welke ideeën er zijn geweest en wat daarmee gedaan is.

Van de overgebleven varianten zijn schetsontwerpen gemaakt. Deze varianten zijn in een verkeersmodel getoetst en daar waar nodig zijn de varianten aangepast. Vervolgens zijn er geluid en luchtberekeningen gemaakt en, daar waar nodig, maatregelen in de ontwerpen opgenomen.

Alles afwegende is daaruit een integrale voorkeursvariant met enkele bijbehorende alternatieven per knelpunt gekomen. De haalbaarheid en/of wenselijkheid van de alternatieven zijn afhankelijk van politieke besluitvorming, cofinanciering, draagvlak stakeholders en kosten/kosteneffectiviteit. In het Statenvoorstel van november wordt hier nader op ingegaan.

Op 22 april zou er een informatiebijeenkomst gehouden worden om de belanghebbenden te informeren over wat er met de input van hen is gedaan en hoe de voorkeursvariant (met alternatieven) er uit ziet. Daarnaast zouden er voorafgaand aan deze bijeenkomst nog diverse gesprekken plaatsvinden met belangengroepen en eigenaren. Door de coronacrisis hebben deze bijeenkomsten helaas niet plaats kunnen vinden. Ter vervanging daarvan is er gekozen om de presentatie en kaartbeelden met de ontwerpen op de website te plaatsen met de mogelijkheid om daar nog op te reageren. Deze zijn op 28 april online gezet (<https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/toekomst-n201-amstelhoek-vreeland>).

Knelpunten, voorkeursvarianten en alternatieven

In onderstaand overzicht zijn de eerder genoemde knelpunten opgenomen met daarbij als oplossing de voorkeursvariant. Bij enkele knelpunten zijn alternatieve oplossingen aangegeven.

Nr.	Knelpunt	Voorkeursvariant	Alternatief
1	De bocht bij Mijdrecht	doorgetrokken N201 met 2 aansluitingen met parallelweg en één flauwe bocht. Tussen de aansluitingen wordt de N201 2x2 rijstroken	doorgetrokken N201 met 2 aansluitingen met parallelweg en twee flauwe bochten. Tussen de aansluitingen wordt de N201 2x2 rijstroken
2	Het kruispunt met de N212	aanleg fietstunnel N201 en bypass	
3	De aansluiting met de A2 oost en west	extra opstelruimten vanaf afrit west en verlenging van de twee opstelvakken vanuit Vinkeveen naar toerit oost (richting Amsterdam). Opwaarderen van weg A2 – Loenersloot naar 2x2 rijstroken	
4	Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg	extra recht doorgaande opstelstroken voor beide richtingen	extra recht doorgaande opstelstroken, afsluiten aansluiting Binnenweg op N201 en Binnenweg aansluiten op Rijksstraatweg middels tunnel
5	Het kruispunt met de N402	compact kruispunt met extra rijstrook rechtdoor van oost naar west en doortrekken van de busbaan op de N402 tot aan het kruispunt	Voorkeursvariant, maar dan is het complete kruispunt verschuiven zodat de bocht uit de N201 wordt gehaald en de N402 rechter aansluit op de N201
6	Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	fietstunnel oostzijde, snelheid naar 50 km/u tussen Singel en Raadhuislaan	Voorkeursvariant maar met gelijkvloerse fietsoversteek oostzijde, snelheid naar 50 km/u tussen Singel en Raadhuislaan
7	Het kruispunt met de Raadhuislaan (komt te vervallen door de oplossing van 50 km/u (zie 6))	Geen maatregel, knelpunt komt te vervallen	
8	Kruispunt N196	aanpassen kruispunt en de bussen rijden op de N201. Busbaan als parallelweg voor landbouwverkeer en aansluiten op Tienboerenweg	
	Bouwstenen	Voorkeursvariant	Alternatief

A	Doorsnijding kern Vinkeveen	verlengen toeritten en aanbrengen middengeleider	verdiepte ligging N201 met viaduct Herenweg over de N201 heen
B1	De Demmeriksebrug	fietsbrug met fietspad naar aan zuidzijde N201 tussen Demmeriksebrug en Loenersloot	
B2	De Demmeriksebrug	aanpassen bedieningstijden brug	
C	De Vreelandsebrug	aanpassen bedieningstijden brug	
	Fiets	Voorkeursvariant	Alternatief
	Amstelhoek – Mijdrecht	het verplaatsen van het fietspad op enige afstand van de N201 zodat er een grotere obstakelvrije afstand ontstaat	Huidig fietspad vooralsnog handhaven en nader te bepalen fysieke afscheiding aanbrengen in de tussenberm
	Mijdrecht – Vinkeveen	*vrijliggend fietspad tussen nieuwe kruispunt nabij de Hofland en Veenweg voor goede ontsluiting van Waverveen	
		*op zowel de westelijke en de oostelijke aansluiting Mijdrecht de fietser meenemen in de regeling bij de verkeerslichten	
		* fietstunnel bij de N212 noord-zuid	
	Vinkeveen – A2 – Loenersloot	tussen Vinkeveen – Demmeriksebrug: fietspad opschuiven in noordelijke richting	
		*tussen Demmeriksebrug – A2: een beweegbare fietsbrug bij de Demmeriksebrug, in combinatie met een nieuw fietspad aan de zuidzijde (direct naast de N201) en de passage onderlangs de Demmeriksebrug bij de bestaande brug. Daarbij wordt het fietspad aan de noordzijde gehandhaafd voor ontsluiting bij de A2 op de carpoolplaats, fietsroutes langs de A2 en aangelegen bebouwing en/of voorzieningen	
		tussen A2 – Loenersloot: fietspad aan de zuidzijde doortrekken met een brug over de Angstel en een veilige aansluiting op het fietspad over het Amsterdam-Rijnkanaal	
	Loenersloot – Vreeland	*kruispunt N402 versimpelen door het compacter te maken en er minder oversteken nodig zijn	*idem maar dan met verschoven kruispunt
		*Singel Vreeland: fietstunnel aan de oostzijde en doortrekken fietspad naar Spoorlaan	*Singel Vreeland: fietsoversteek N201 oostzijde en doortrekken fietspad naar Spoorlaan
		op de brug over de Vecht de rijstroken verschuiven waardoor meer afstand ontstaat tot het fietspad en het aanleggen van een fysieke afscheiding tussen rijbaan en fietspad	
	OV	Verbetervoorstel	
		onderzoeken naar de mogelijkheid treinstation Loenersloot	
		voorstellen om in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen	
		bij de plannen aandacht geven aan de fysieke inrichting van de weg en	

		het optimaal ondersteunen van het busvervoer	

*reeds opgenomen in knelpunten/voorkeursvariant

Toelichting op de onderzoeken

Verkeer

Op N201 komen veel files en vertragingen voor en dat is aanleiding geweest voor dit programma. Er zijn 8 knelpunten in beeld gebracht en onderzoek geeft aan dat als we niets doen (2030), het verkeer vastloopt op 3 knelpunten (kruising met N402, nabij Loenersloot en rond de A2). De overige 5 knelpunten zijn daardoor geen probleem omdat het verkeer deze knelpunten niet kan bereiken. Wanneer de 3 knelpunten worden opgelost ontstaan de overige knelpunten. Om alle knelpunten op te lossen is een integraal pakket aan maatregelen samengesteld die voorkomt dat het vastloopt en/of de problemen verplaatst worden. Dit gaat ervoor zorgen dat er een optimale doorstroming en bereikbaarheid op de N201 wordt gerealiseerd binnen de uitgangspunten van uw opdracht (2x1 rijstroken, 80 km/u).

De voorkeursvariant is daarom een samengesteld pakket van maatregelen die knelpunten niet verplaatsen maar zoveel mogelijk ter plaatse oplossen. Als het gehele maatregelenpakket uit de voorkeursvariant wordt genomen dan is dit alsnog een pakket waarin niet alle problemen oplosbaar blijken. Het enige aandachtspunt wat overblijft is de westelijke afrit van de A2. Dit aandachtspunt bestaat uit een rotonde en verkeersregelinstallatie die samen in de piek van de avondspits het verkeer van de A2 niet kunnen verwerken. Hier zijn nog wel optimalisatie mogelijkheden. Dit wordt in het Statenvoorstel van november 2020 meegenomen.

De aanpak van programma Toekomst N201 is het verbeteren van knelpunten en levert lokaal grote verbetering op. Lokaal verbetering in doorstroming over de N201, maar ook het bereiken of oversteken wordt verbeterd. De totale reistijd over de N201 tijdens de spitsperiodes neemt beperkt af, want deze zijn bepaald over een lange route.

De effecten op doorstroming tussen voorkeursvariant en alternatief zijn klein. Op knelpunt-niveau wel merkbaar, maar in zijn geheel op de N201 vallen de verschillen grotendeels weg.

Vanuit Loenersloot is aangegeven dat een snelheidsverlaging nabij Loenersloot zeer gewenst is. In het kader van het provinciale brede netwerkonderzoek naar snelheid, gaat onderzocht worden of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provinciale netwerk en de leefbaarheid.

In eerste instantie was voorzien in een kansendossier voor de fiets en OV. Voor de fiets zijn nu specifieke verbeteringsmaatregelen voorgesteld voor het traject Vreeland tot de N196 (Amstelhoek) en meegenomen in het programma Toekomst N201. Voor het openbaar vervoer zijn verbetervoorstellen opgenomen.

Natuur en Landschap

Op verschillende plaatsen worden de natuur- en landschapswaarden mogelijk in enige mate aangetast. Het kan gaan om gebieds- en soortenbescherming (Wet natuurbescherming), het Natuurnetwerk Nederland, biodiversiteit, landschappelijke structuur, versnippering, ruimtebeslag en landschappelijke inpasbaarheid. In de voorkeursvarianten wordt niet alleen ingezet op het compenseren van een mogelijke aantasting, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de natuur kan dit worden bereikt met gerichte maatregelen zoals verhogen van het waterpeil, aangepast maaibeheer, natuurvriendelijke oevers, moerasoevers, faunakeringen met aansluitende ecopassages, het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen, vleermuisvriendelijke verlichting en aanleg van nieuwe natuur.

Voor het landschap kan dit worden bereikt door bestaande en karakteristieke lijnen in het landschap te respecteren (zoals dijken en verkaveling), huidige barrières in het landschap op te heffen (zoals in het alternatief bij de verdiepte ligging bij Vinkeveen) en de openheid te respecteren (bijvoorbeeld door de inrichting van de weg bescheiden uit te voeren).

Geluid

Op de N201 worden maatregelen genomen om de geluidsoverlast te beperken.

De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden).

Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht is om maatregelen te nemen, maar wel sprake is van geluidhinder. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg) en Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstepad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Er zal in de verdere uitwerking van de plannen onderzocht worden welke concrete maatregelen genomen kunnen worden om de geluidshinder bij deze hotspots te verminderen. Dit komt de leefbaarheid ten goede.

Naast geluidschermen kan ook gedacht worden aan geluid reducerend asfalt en andere geluidwerende voorzieningen.

Vooruitlopend op de geluidsmaatregelen die in het uitvoeringsplan worden opgenomen zal de provincie een innovatieve geluidswal (Whiswall. Dit is een constructie die verkeerslawaaï afbuigt en daardoor vermindert) in Vreeland gaan plaatsen (circa augustus) op het tracé tussen de Singel en de brug over de Vecht. De maatregelen zullen na de besluitvorming over de plannen Toekomst N201 verder worden uitgewerkt.

Lucht en Stikstof

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn de normen van de Wet Milieubeheer van toepassing. De provincie Utrecht streeft ernaar om tevens te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

Voor de verschillende varianten en bouwstenen is de luchtkwaliteitssituatie vergeleken met de toekomstige autonome referentiesituatie (2030). Over het algemeen is sprake van een neutrale tot positieve score ten opzichte van de huidige situatie. In geen geval is sprake van overschrijdingen van de normen uit de Wet milieubeheer. Er is dan ook geen aanleiding voor het treffen van extra maatregelen.

Wanneer de relatie gelegd wordt met de advieswaarden van de WHO is de concentratie fijnstof PM2,5 een aandachtspunt. De achtergrondconcentraties voor PM2,5 liggen echter al rond de WHO-advieswaarde, waardoor elke wegbijdrage al hoger ligt dan deze waarde.

Onderstaand is een overzicht gegeven van de waarden.

	Wet Milieubeheer	Advieswaarden WHO	Berekende waarden*
jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO2	40 µg/m3	40 µg/m3	19-32 µg/m3
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m3	20 µg/m3	18-19 µg/m3
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m3	10 µg/m3	10-11 µg/m3

* hoogte van waarden afhankelijk van locatie bij N201

Voor de situatie in 2030 wordt in het rekenmodel voor fijnstof geen rekening gehouden met energietransitie, elektrisch rijden, fijn stof reducerende schermen of aangepast Europees of landelijk milieubeleid. Kortom, aan de WHO-advieswaarden wordt in 2030 minimaal voldaan.

In de nabijheid van de N201 bevinden zich de Natura 2000-gebieden de Oostelijke Vechtplassen, Botshol, de Haeck en de Nieuwkoopse plassen. Deze gebieden bevinden zich binnen de kritische afstanden van de knelpunten en die mogelijk door het programma Toekomst N201 worden beïnvloed.

In de aanlegfase wordt zoveel mogelijk gekeken naar een minimale uitstoot van stikstof door kritisch naar de wijze van uitvoering te kijken. Voor de gebruiksfase wordt berekend in hoeverre een toename van verkeersbewegingen leidt tot een toename van stikstofdepositie, als gevolg van het oplossen van knelpunten. Als er een besluit genomen wordt ten aanzien van het programma Toekomst N201 zal in de voorbereidende fase, overeenkomstig de adaptieve benadering, inzichtelijk worden gemaakt welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze gebieden te ontzien.

Planprocedures

Er wordt een memo opgesteld waarin wordt ingegaan op vergunningen en planprocedures die noodzakelijk zijn voor het oplossen van betreffende knelpunten. Een en ander wordt opgenomen in het uiteindelijke Statenvoorstel.

Kostenraming en MKBA

De kostenramingen van de voorkeursvariant en alternatieven alsmede de MKBA (Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse) worden eind juni opgeleverd en zullen opgenomen worden in het uiteindelijke Statenvoorstel.

Gerelateerde activiteiten N201

Naast het programma Toekomst N201 worden twee deelprojecten separaat uitgevoerd:

- Ad 1. Deelproject fietsoversteken N201 tussen Mijdrecht en aansluiting N196
- Ad 2. Deelproject pilot geluidsreductie Vreeland

Ad. 1.

Voor de fiets zijn er op dit tracédeel een aantal kleine oversteken. Fietsers van/naar woningen/bedrijven en zijstraten aan de noordzijde van de N201 moeten om het fietspad te bereiken de N201 oversteken. Gezien de intensiteit en snelheid van het autoverkeer is het nodig dat deze oversteek (oversteken) beschermd wordt met minimaal een middenberm. De provincie heeft reeds het initiatief genomen om de oversteek bij de kleine wegen (Eerste, Tweede en Derde Zijweg en Middenweg) te verbeteren met de minimale maatregel. Hier worden fysieke midden eilanden gecreëerd. Gezien de geringe aantallen fietsers die over willen steken is een middenberm hier ook de meest voor de hand liggende keuze. De verbeterde oversteken zijn inmiddels aangelegd. In de voorkeursvariant met betrekking tot knelpunt 8 wordt een parallelweg aan de noordzijde voorgesteld, die de situatie nog verder zal verbeteren.

Ad. 2.

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 wellicht een hogere geluidreductie kan worden behaald. Bij de pilot op de N237 heeft de Whiswall een behoorlijke geluidsreductie van ca. 5-6 dBa opgeleverd. De Whiswall wordt medio augustus aangelegd. Financiering vindt buiten het projectbudget plaats en wordt gefinancierd vanuit geluidsanering.

In november leggen wij de definitieve besluitvorming aan u voor om fase 2 af te sluiten met:

- een integrale voorkeursvariant;
- met enkele bijbehorende alternatieven. De alternatieven kunnen mogelijk worden gekozen in plaats van de voorkeursvariant;
- met daarbij een adaptieve fasering;
- en bijbehorend dekkingsvoorstel.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie / Provinciale Staten

Deze Statenbrief voor kennisgeving aannemen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,