

PS-VERGADERING

14 APR 2021

College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel

DATUM	15-12-2020	NUMMER PS	PS2021MM01
DOMEIN	MOB	COMMISSIE	M&M
STELLER	Marc van Munster	TELEFOONNUMMER	06-50213393
DOCUMENTNUMMER	821A1DF2	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp : Verlengen studiefase Programma Toekomst N201

Bijlage(n):

1. Memorandum knelpunten en bouwstenen en voorkeursvariant(en) N201 - fase 2
 2. Memoranda verkeer(verkeer, fiets en OV)
 3. Memoranda milieu (Klimaat, Natuur, Landschap, cultuurhistorie & archeologie, Geluid, Luchtkwaliteit, Bodem & water)
 4. Memorandum participatie
 5. Memorandum Aangehouden varianten
 6. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)
 7. Persbericht
-

Aan Provinciale Staten,

Gevraagd besluit

Provinciale Staten besluiten:

1. Kennis te nemen van het concept pakket van maatregelen en de daarbij behorende onderbouwing;
2. De studiefase met één jaar te verlengen ter heroverweging van dit pakket en de problematiek om zo te komen tot een kosten effectiever en kleiner pakket aan maatregelen met een nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Inleiding

In uw vergadering van 18 februari 2019 heeft u besloten tot de uitwerking van de gekozen denkrichting 3 (1x2 rijstroken en een limiet van 80 km/uur en het oplossen van knelpunten) en de beoordeling op kosteneffectiviteit en effecten op doorstroming, natuur en landschap, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en klimaat.

Afgelopen periode zijn hiertoe onderzoeken verricht waarin aandacht is gegeven aan de leefbaarheid en de mogelijkheden voor fiets en OV. Met dit voorstel vragen wij u kennis te nemen van het conceptpakket met de daarbij behorende onderbouwing en het verlengen van de studiefase. De behandeling van dit voorstel stelt u ook in staat om ons uw wensen voor deze verlengde fase mee te geven. Een kosten effectiever en kleiner pakket geeft de mogelijkheid tot het sneller realiseren van de maatregelen. In het komende jaar zal ook bekeken worden of kleine verbeteringen uit het pakket al eerder voorbereid en gerealiseerd kunnen worden. Een maatregel die hier waarschijnlijk voor in aanmerking komt is het verlengen van de in- en uitvoegers en het aanbrengen van een middengeleider bij Vinkeveen.

Voorgeschiedenis

Op 30 mei 2017 hebben wij de opdracht goedgekeurd voor het onderzoeken van het programma Toekomst N201. Vanaf die datum is er met behulp van participatie (wikken en wegenproces) informatie opgehaald vanuit de

omgeving. Op basis daarvan zijn eind 2017 vier denkrichtingen opgesteld. De denkrichtingen waren als volgt:

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

Van januari 2018 tot en met juli 2018 zijn deze vier denkrichtingen onderzocht in diverse studies, te weten:

- Dynamisch verkeersmodel en probleemanalyse knelpunten
- Toekomstvisie fiets
- Herkomst- en bestemmingenonderzoek
- Natuur
- Smart mobility
- Toekomstvisie OV

Vanaf september 2018 zijn de vier denkrichtingen onderzocht op de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschappelijke inpassing. Daarnaast zijn de thema's duurzaamheid, procedures en vastgoed, kabels en leidingen, risico's, planning en kosten onderzocht. De uitkomsten van de onderzoeken verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschappelijke inpassing zijn gedeeld met de omgeving ('wikken en wegen' participatie proces) op 1 november 2018. Uit al deze onderzoeken is een voorkeursvariant naar voren gekomen die in het richtinggevend besluit van 18 februari 2019 is vastgelegd. Met dit besluit werd fase 1 van het programma Toekomst N201 afgesloten.

Na het besluit over de toekomst van de N201 op 18 februari 2019 is de studie van denkrichting 3 (huidige situatie 1x2 rijstroken, 80 km/u en oplossen knelpunten) gestart. In 2019 is een uitgebreid participatietraject met ontwerpateliers doorlopen. Daarnaast zijn onderzoeken verricht naar de effecten op milieu (lucht, geluid, natuur, landschap, klimaat, archeologie, water, bodem), verkeer, OV en Fiets. Tevens is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld en zijn de risico's, kosten, vergunningen en procedures in beeld gebracht. Tot slot is er een adaptieve planning opgesteld. Voor wat het traject Loenersloot – N402 betreft zal, zoals is toegezegd aan de dorpsraad Loenersloot, vooruitlopend op het Netwerkperspectief Provinciale wegen 2040, een onderzoek plaatsvinden naar 60 km/u.

Essentie / samenvatting

Uit de onderzoeken en het participatieproces is gebleken dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid verbeterd kan worden. Hiertoe moeten onderstaande knelpunten worden aangepakt en zullen er aanvullende maatregelen worden genomen op het gebied van fiets, OV, geluid en natuurontwikkeling. Echter op grond van de onderzoeksresultaten hebben wij geconcludeerd dat een dergelijke investering niet in relatie staat tot de maatschappelijke baten. Er is een onbalans in de maatschappelijke waarden (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) en de benodigde investering. Daarnaast is de toegevoegde waarde van de projectonderdelen aan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid nog onvoldoende scherp.

Door de integrale benadering is het niet mogelijk om individuele maatregelen nu al verder in de voorbereiding te brengen omdat de bouwstenen uit het plan bijdragen aan meerdere doelen en de maatregelen elkaar onderling beïnvloeden. Tevens is het gehele pakket aan maatregelen op een integrale wijze doorgerekend. Daarom stellen wij voor om de studiefase met een jaar te verlengen en daarin te streven naar een kleiner en kosten effectiever pakket om de problematiek op en rond de N201 aan te pakken. Een dergelijk pakket geeft ook de mogelijkheid tot het sneller realiseren van de maatregelen. In het komende jaar zal ook bekeken worden of kleine verbeteringen uit het pakket al eerder voorbereid en gerealiseerd kunnen worden.

Overzicht knelpunten en bouwstenen

In het onderzoek en de ontwerpateliers zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen (zie afbeelding 1).

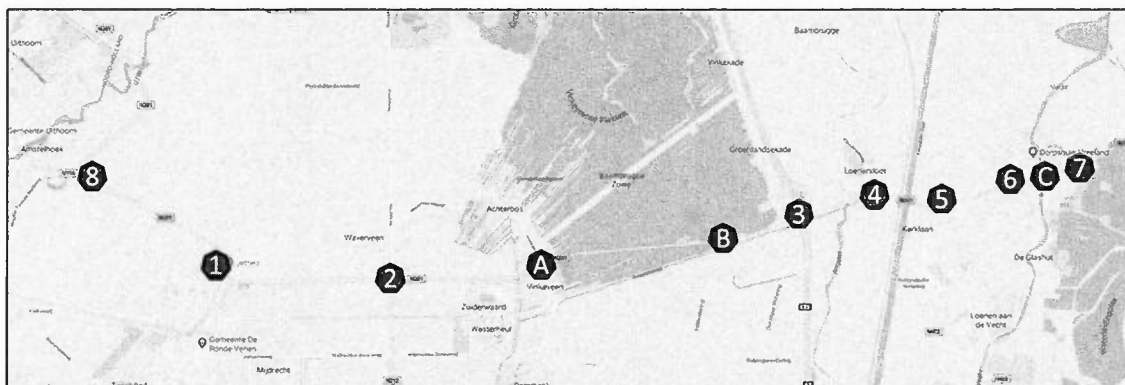
- | | |
|------------------------------|--|
| 1. De bocht bij Mijdrecht | 5. Het kruispunt met de N404 |
| 2. Het kruispunt met de N212 | 6. Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg |
| 3. De aansluiting met de A2 | 7. Het kruispunt met de Raadhuislaan |

4. Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksweg - Binnenweg
8. Het kruispunt met de N196

Naast de specifieke knelpunten zijn de volgende bouwstenen benoemd:

- a. Doorsnijding kern Vinkeveen - Fiets
- b. De Demmerikse brug - Openbaarvervoer
- c. De Vreelandse brug

Afbeelding 1: Overzicht knelpunten en bouwstenen



Voorkeursvariant met alternatief

Op de volgende twee pagina's zijn in een schema de knelpunten en bouwstenen nogmaals weergegeven. Per knelpunt is in het kort de voorkeursvariant toegelicht. Bij enkele knelpunten zijn alternatieve oplossingen aangegeven. Deze alternatieve oplossingen zijn ook meegenomen in de onderzoeken. De haalbaarheid en/of wenselijkheid van de alternatieven is vervolgens nader afgewogen op basis van draagvlak voorkomend uit (bestuurlijke)overleggen en ontwerpdelers, maar ook de investeringskosten en maatschappelijke baten (MKBA). Dit heeft geresulteerd in het aanhouden met mogelijke verdere optimalisatie (blauw) dan wel afvallen (rood) van de alternatieven.

Aandachtspunten bij uitwerking knelpunten en bouwstenen:

- Voor het oplossen van de knelpunten dient te worden voldaan aan wettelijke maatregelen ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid en natuur (zie de uitwerking hiervan in [bijlage 1](#)).
- Voor het vergroten van de leefbaarheid zijn bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk; denk aan geluidsschermen en versterking natuur) bedacht. Deze worden in de volgende paragraaf nader toegelicht.
- Ten aanzien van innovatieve en duurzame oplossingen zoals smart mobility zijn verschillende aanbevelingen opgesteld. Ook deze worden in de volgende paragraaf nader toegelicht.
- Voor de fiets worden voor het gehele traject van de N201 verbeteringen voorgesteld ten aanzien van vlot, veilig en comfortabel. Daar waar mogelijk is het fietsverkeer gescheiden van landbouwverkeer.
- Er worden verbetervoorstellen gedaan ten aanzien van het OV.

In het Statenbesluit van 18 februari 2019 is de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal benoemd als knelpunt. Uit verkeerskundige berekeningen volgt dat de huidige brug met 2x1 rijstroken geen groot knelpunt vormt. Door meer opstelruimte vanaf de A2 in combinatie met een goede regeling van de verkeerslichten kan -in geval van file- de rij wachtende auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot worden gehouden waardoor het ritsen voor de brug zo min mogelijk tot problemen leidt.

Tevens is het kruispunt met de Raadhuislaan als knelpunt benoemd. Dit knelpunt is in dit pakket komen te vervallen door het nemen van maatregelen op het traject Raadhuislaan – Singel (zie 7 in onderstaande tabel).

Nr.	Knelpunt	Voorkeursvariant	Alternatief
1	de bocht bij Mijdrecht	doorgetrokken N201 met 2 aansluitingen met parallelweg en halve slinger. Tussen de aansluitingen wordt de N201 2x2 rijstroken.	doorgetrokken N201 met 2 aansluitingen met parallelweg en met parallelweg en twee flauwe bochten. Tussen de aansluitingen wordt de N201 2x2 rijstroken. Variant aangehouden: Inmiddels zijn er gesprekken met de gemeente De Ronde Venen en belanghebbenden over verdere optimalisatie.
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 ter voorkoming van 2x ritsen op een geringe afstand	
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. Variant afgevalen: Het alternatief heeft een significante impact op de omgeving, vraagt om een grote investering (ca. € 25 mio) en geeft een gemengd draagvlak.
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 Variant afgevalen: het probleem van slecht zicht (verkeersveiligheid) vanwege de bocht in de weg kan ook worden opgelost met een filedetectiesysteem. Dat is goedkopere oplossing en heeft een gelijkwaardig effect. (investering alternatief ca. € 9 mio).
6	het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	fietstunnel oostzijde Singel en doortrekken fietspad naar Spoorlaan, snelheid naar 50 km/u tussen Singel en Raadhuislaan.	gelijkvloerse fietsoversteek oostzijde Singel en doortrekken fietspad naar Spoorlaan, snelheid naar 50 km/u tussen Singel en Raadhuislaan. Variant afgevalen: De gemeente Stichtse Vecht geeft voorkeur aan een tunneloplossing en onderzoekt de mogelijkheid van cofinanciering.
7	het kruispunt met de Raadhuislaan (knelpunt 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 N201 heen. Variant afgevalen: Een verdiepte ligging heeft een grote ruimtelijke impact. Daarnaast is de MKBA zeer negatief en vraagt dit alternatief om een zeer grote investering. (ca. € 40 mio).
B1	de Demmerikse brug	fietsbrug met fietspad (gezamenlijk op te pakken met vervanging Demmerikse brug (één brug/afzonderlijke bruggen/vast/beweegbaar) naar aan zuidzijde N201 tussen Demmerikse brug en Loenersloot.	
B2	de Demmerikse brug	aanpassen bedieningstijden brug.	
C	de Vreelandse brug	aanpassen bedieningstijden brug.	

Fiets	Voorkeursvariant	Alternatief
Amstelhoek – Mijdrecht	het verplaatsen van het fietspad op enige afstand van de N201 zodat er een grotere obstakelvrije zone ontstaat.	Huidig fietspad vooralsnog handhaven en nader te bepalen fysieke afscheiding aanbrengen in de tussenberm. Variant aangehouden: gedetailleerd onderzoek in verband met bebouwing in de nabijheid van het huidige fietspad.
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 – Demmerikse brug: fietspad opschuiven in noordelijke richting zodat er een grotere obstakelvrije zone ontstaat.	
	*tussen Demmerikse brug – A2: een fietsbrug bij/samen met de Demmerikse brug, in combinatie met een nieuw fietspad aan de zuidzijde (direct naast de N201) en de passage onderlangs de Demmerikse brug 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. Variant afgefallen: het probleem van slecht zicht (verkeersveiligheid) vanwege de bocht in de weg kan ook worden opgelost met een filedetectiesysteem. Dat is veel goedkopere oplossing en heeft een gelijkwaardig effect. (investering alternatief ca. € 9 mio).
	*fietstunnel aan de oostzijde Singel en doortrekken fietspad naar Spoorlaan.	*gelijkvloerse fietsoversteek N201 oostzijde Singel en doortrekken fietspad naar Spoorlaan Variant afgefallen: De gemeente Stichtse Vecht geeft voorkeur aan een tunneloplossing en onderzoekt de mogelijkheid van cofinanciering.
	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



Juridische en andere relevante kaders

Wettelijke grondslag

- Artikel 158 Provinciewet
- Artikel 15 Wegenwet
- Wegenverkeerswet 1994

Er worden in deze fase géén juridische risico's gesignaleerd. De reguliere beroepsmogelijkheden tijdens de nog door te lopen procedures zijn van toepassing. Wanneer van toepassing, zullen er met de betrokken overheidsorganen en instanties overeenkomsten worden gesloten.

Voor de uitvoering van het werk zal/zullen te zijner tijd een of meerdere Europese aanbesteding(en) worden uitgeschreven.

Argumentatie

Argumenten

Met de maatregelen in de voorkeursvariant wordt een impuls gegeven aan de duurzame bereikbaarheid van een groot deel van de provincie. Tevens wordt er veel geïnvesteerd in behoud of verbetering van de leefbaarheid, de natuur en het landschap.

Kantttekeningen

De voorkeursvariant leidt bij de toetsing op de doelstellingen niet alleen maar tot positieve punten. De voorkeursvariant heeft in zijn huidige opzet dan ook de volgende kanttekeningen:

- Als het gehele maatregelenpakket uit de voorkeursvariant wordt gerealiseerd dan is dit alsnog een pakket waarin niet alle verkeersproblemen oplosbaar blijken. In de ochtendspits heeft de toerit naar de A2, richting Amsterdam onvoldoende capaciteit. De samenvoeging van twee naar een rijstrook wordt verlegd naar de A2 maar het knelpunt blijft de A2.
- De voorkeursvariant heeft een wisselende impact op natuur- en landschappelijke waarden. Deze is negatief tot neutraal en op enkele vlakken positief (zie bijlage 3). Voor negatieve en neutrale impact zijn mitigerende maatregelen opgesteld.
- Met de voorkeursvarianten wordt de reistijd 7 % korter dan in de referentiesituatie, zowel in de ochtend-, als de avondspits. Hoewel dit alleen komt door het verminderen van vertraging en niet door het verhogen van de snelheid kan dit in beperkte mate een aantrekkende werking hebben.
- De voorkeursvariant heeft een negatieve MKBA score, de reistijdwinst en maatschappelijke baten wegen niet op tegen de investeringen binnen de afschrijvingsperiode. Niet alle effecten kunnen in de MKBA op dezelfde manier gewaardeerd worden. Dat geldt met name voor complexe omgevingsaspecten zoals ruimtelijke impact, leefbaarheid, inpassing en draagvlak.
- De totale netto investering (prijsspeel 2020) voor de provincie Utrecht zal, op basis van de meest actuele kostenraming, ongeveer € 115 miljoen bedragen, waardoor de kapitaalslasten na realisatie € 3,8 miljoen bedragen. Het kapitaalslastenplafond voor de investeringen zoals opgenomen in de provinciale begroting 2021 bedraagt op dit moment € 10 miljoen, waardoor deze investering voor de N201 38% van de totale kapitaalslasten vast legt.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Er zitten soms tegenstellingen in de belangen van stakeholders. Vanuit de stuurgroep met daarin de diverse gemeenten, provincie Noord-Holland en RWS komt over het algemeen instemming voor de plannen. Vanuit enkele belangengroepen zijn tijdens de commissie M&M van 24 juni nadere vragen gesteld en suggesties gedaan. Vanuit het gehele participatie traject en de Q&A zijn met name inwoners van Loenersloot kritisch ten aanzien van de maatregelen aangaande het knelpunt Loenersloot – A2. Als eerste kern na de A2 hebben zij dan ook de voornaamste negatieve effecten omdat hier het grootste volume aan verkeer passeert. Met de voorgestelde maatregelen is hier zo goed mogelijk rekening mee gehouden maar volledig ondervangen is helaas niet mogelijk.

Op grond van de onderzoeksresultaten hebben wij geconcludeerd dat een dergelijke investering niet in relatie staat tot de maatschappelijke baten. Er is een onbalans in de maatschappelijke waarden (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) en de benodigde investering. Daarnaast is de toegevoegde waarde van de projectonderdelen aan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid nog onvoldoende scherp.

Door de integrale benadering is het niet mogelijk om individuele maatregelen nu al verder in de voorbereiding te brengen omdat de bouwstenen uit het plan bijdragen aan meerdere doelen en de maatregelen elkaar onderling beïnvloeden. Tevens is het gehele pakket aan maatregelen op een integrale wijze doorgerekend.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

In totaal zijn er vanuit de ontwerpateliers en expertmeetings circa 60 oplossingen gegenereerd en vervolgens beoordeeld. Door trechtering middels de uitgevoerde onderzoeken, nadere afwegingen en expert judgement is gekomen tot de voorkeursvarianten met nog enkele alternatieven. De afgefallen varianten zijn opgenomen in een separaat memorandum ([zie bijlage 5](#)). Natuurlijk hebben de varianten ook een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de voorkeursvarianten, deze zijn dan op onderdelen aangepast.

Op basis van (bestuurlijke)overleggen, investeringskosten en maatschappelijke baten worden de alternatieve oplossingen: tunnel Loenersloot, verlegging kruispunt N402, gelijkvloerse oversteek fietsers Singel - N201, handhaving van ligging fietspad Mijdrecht - N196 en de verdiepte ligging Vinkeveen als niet reëel geacht. Het alternatief van omlegging Mijdrecht vraagt, in overleg met betrokkenen en de gemeente De Ronde Venen, om een verdere optimalisatie.

Doelen en indicatoren

De projectdoelstelling voor het programma 'Toekomst N201' is:

"Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt."

Bij de aanpak van de N201 is naar een balans gezocht tussen de verschillende belangen ook voor in de toekomst. De voorkeursvariant is tot stand gekomen na een uitgebreid participatie traject, onderzoeken en expert judgement. In fase 2 hebben we de impact van de voorkeursvariant op verkeer, leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid), natuur en landschappelijke inpassing inclusief aanbevelingen en kansen voor verbetering bekeken. We hebben daarbij niet alleen naar effecten en kosten gekeken, maar ook de baten (MKBA).

Door een betere doorstroming, en maatregelen ten behoeve van de fiets en het OV is de bereikbaarheid verbeterd. Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld waarbij de leefbaarheid en natuurwaarden worden behouden en/of versterkt.

Onderstaand wordt de onderbouwing en impact van de voorkeursvariant op de thema's verkeer, fiets, openbaar vervoer, natuur en landschap, geluid, lucht en stikstof, innovatie, participatie, MKBA en adaptieve aanpak weergegeven. Per thema is een toelichting geschreven.

Doorstroming

Van de 8 in beeld gebrachte knelpunten geeft onderzoek aan dat als er niets gedaan wordt (2030), het verkeer vastloopt op 3 knelpunten (kruising met N402, nabij Loenersloot en rond de A2). De overige 5 knelpunten zijn gemaskeerd. Ze lijken geen probleem, maar dit komt omdat het verkeer deze knelpunten eenvoudigweg niet kan bereiken door vertraging als gevolg van de 3 zichtbare knelpunten. Wanneer de 3 knelpunten worden opgelost ontstaan de problemen op de overige knelpunten. Om alle knelpunten op te lossen is daarom een integraal pakket aan maatregelen samengesteld dat voorkomt dat het verkeer 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, knelpunten oplossen).

Binnen de grenzen van denkriching 3 zijn echter niet alle problemen volledig op te lossen, maar met het samengestelde pakket wordt wel een maximaal resultaat gehaald. Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking ligt met name bij de A2. In de ochtendspits heeft de toerit naar de A2, richting Amsterdam onvoldoende capaciteit en in

de avondspits betreft dit westelijke afrit van de A2. Voor deze afrit worden na besluit de plannen in overleg met Rijkswaterstaat geoptimaliseerd.

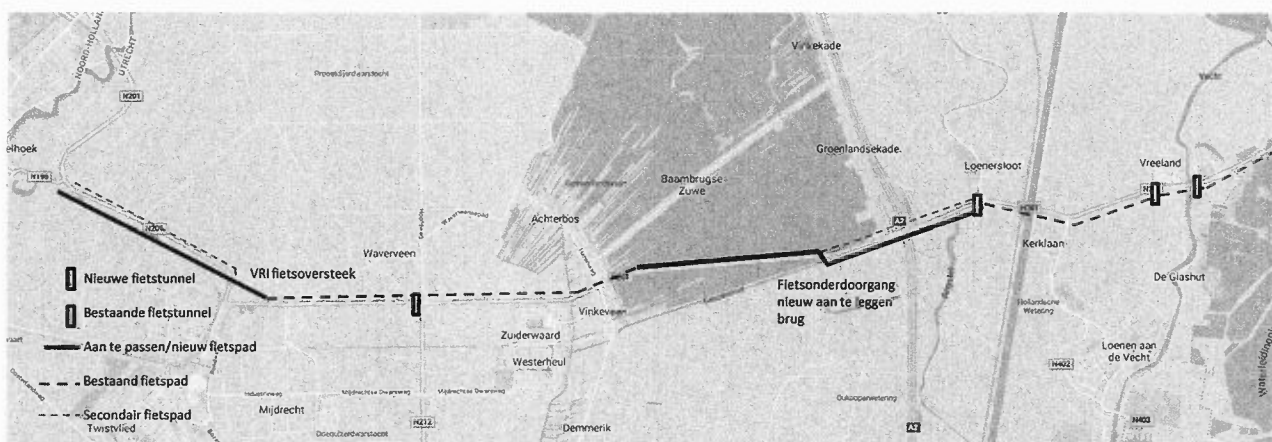
Doorstroming – Het oplossen van knelpunten levert lokaal grote verbetering op. Dit zowel in de doorstroming op de N201, als verbetering van de bereikbaarheid en oversteekbaarheid.. Er gaat door de maatregelen op het westelijke deel van de N201 iets meer verkeer rijden (+2 tot +4 %) en op het oostelijke deel iets minder (-1 % tot -3 %). Met de voorkeursvarianten wordt de reistijd 7 % korter dan in de referentiesituatie, zowel in de ochtend-, als de avondspits (zie bijlage 2). Dit komt doordat de vertraging afneemt en niet omdat de absolute snelheid toeneemt.

Verkeersveiligheid

Qua verkeersveiligheid worden goede resultaten verwacht van de maatregelen: de overbelasting van knelpunten wordt vrijwel volledig opgelost, zodat ook minder roodlichtnegatie zal plaatsvinden. Daarnaast neemt de fietsverkeersveiligheid door de voorkeursvariant toe. Het wegontwerp wordt verbeterd en meer in lijn gebracht met de richtlijnen. Dit is zeker het geval op de knelpunten die worden aangepast.

Fiets

Voor het fietsverkeer is gekeken naar het huidige traject vanaf Vreeland naar Amstelhoek (N196) (zie bijlage 2). In de voorkeursvariant is reeds rekening gehouden met een aantal fietsmaatregelen die tevens de doorstroming ten goede komen (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: traject vanaf Vreeland naar Amstelhoek (N196)

Het verleiden van automobilisten om de auto te laten staan en de fiets te pakken staat of valt voor een groot gedeelte met de lengte van de totale rit. Ritten korter dan 15 km zijn kansrijk voor fietsers. Er is onderzoek gedaan naar de herkomst en bestemming van het autoverkeer op de N201. Vervolgens is gekeken naar kansrijke locaties om automobilisten te verleiden de fiets te nemen. De meest kansrijke locatie om automobilisten te verleiden de fiets te nemen is tussen Uithoorn en Mijdrecht waar 29% van de ritten korter is dan 15 km en 7% van de ritten korter is dan 7 km. In de twee spitsperiodes per dag zijn dat circa 8674 voertuigen. Hiervan is over het algemeen een relatief klein aandeel te verleiden de fiets te pakken, want er zijn buiten de afstand ook andere redenen om de auto te kiezen. Dit kan variëren van bagage, lichamelijke gesteldheid, gewoontes, of de verbinding met andere ritten. De potentie om automobilisten te verleiden de fiets te nemen is langs het Utrechtse gedeelte van de N201 daarmee beperkt.

	N201 Uithoorn	N201 Mijdrecht	N201 Loenersloot	N201 Vreeland
Voertuigen in spits met rit korter dan 15km	867	476	493	405
Relatief aandeel	29%	13%	10%	11%

	N201 Uithoorn	N201 Mijdrecht	N201 Loenersloot	N201 Vreeland
Voertuigen in spits met rit korter dan 7 km	264	152	133	121
Relatief aandeel	7%	4%	3%	3%

Openbaar Vervoer

Voor het OV op en rond de N201 zijn verbetervoorstellen gedaan (zie bijlage 2). Aan de westzijde van de A2 wordt het volgende voorgesteld:

1. Voorstel tot aanpassing ten opzichte van de huidige concessie door de dragende lijnen om de route via de Mijdrechtse Dwarsweg en de N201 te geleiden in de Ronde Venen.
2. Bij deze verbindende lijnen horen goede haltevoorzieningen inclusief fietsenstallingen.

Oostelijk van de A2 kent het gebied rond de N201 alleen kleinere kernen en leent het zich alleen voor ontsluitende buslijnen. Ook hier zijn mogelijkheden voor verbetering ten opzichte van de huidige concessie:

1. Frequentie verhoging van de huidige lijn.
2. Omklappen van de huidige lijn via de Rijksweg (Loenersloot - Baambrugge) naar Amsterdam Holendrecht.
3. Aanleg van een nieuwe ontsluitende lijn Hilversum - Vreeland - N201 – Mijdrecht.
4. In de voorkeursvariant op het kruispunt N402 - N201 wordt een volwaardige opstelstrook voor de bus opgenomen op de N402, wat zorgt voor verbetering.

Op dit moment wordt een onderzoek (quick scan) uitgevoerd naar een station Loenersloot. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2021 klaar en zal aan provinciale staten worden gerapporteerd. Op basis van deze quick scan zal in het kader van openbaar vervoer worden bepaald welke vervolgstappen worden genomen. De ontwikkeling van een station Loenersloot valt buiten de scope van het programma Toekomst N201. Wel zullen de plannen indien nodig hierop worden afgestemd.

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 (zie bijlage 3). 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. Het gaat daarbij onder andere om het verhogen van het waterpeil, een aangepast maaibeheer, een aangepast bemestingsbeleid en aanleggen van geleidelijk oplopende oevers, de aanleg van nieuwe moerasoevers en de aanleg van faunapassages.

Voor het landschap kan een aantasting verder worden voorkomen door bestaande en karakteristieke lijnen in het landschap te respecteren zoals dijken en verkaveling, barrières in het landschap op te heffen en de openheid te respecteren door bijvoorbeeld de inrichting van de weg bescheiden uit te voeren. Tijdens de verdere planvorming kunnen, op basis van voortschrijdend inzicht, meer of minder maatregelen nodig zijn.

Geluid

Op de N201 worden maatregelen genomen om de geluidsoverlast te beperken. Hiertoe zijn de effecten voor geluid in beeld gebracht (zie bijlage 3). Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief N402 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 om de volgende locaties:

- Vinkeveen – bij de aansluiting Herenweg c.a.
- Loenersloot – bij de Binnenweg en het Angstelpad
- Vreeland – bij 't Sluisje

In de verdere uitwerking van de plannen moet worden onderzocht welke concrete maatregelen (geluidschermen, geluid reducerend asfalt, Whiswall, e.d.) genomen kunnen worden om de geluidshinder bij deze hotspots te verminderen. Dit komt de leefbaarheid ten goede. Los van het programma Toekomst N201 zal bij Vreeland tussen de brug over de Vecht en de kruising met de Singel de innovatieve Whiswall worden geplaatst.

Lucht

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.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn de normen van de Wet Milieubeheer van toepassing (zie bijlage 3). De provincie Utrecht streeft ernaar om tevens te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). In de onderstaande tabel is te zien dat de berekende concentratie fijnstof PM_{2,5} kritiek is. Hierbij moet worden aangegeven dat de berekeningen zijn uitgevoerd met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor 2020 (worst-case scenario). De achtergrondconcentraties voor PM_{2,5} in 2030 liggen naar verwachting ruim 2 µg/m³ lager. Daarmee wordt naar verwachting in 2030 voldaan aan de WHO-advieswaarde voor PM_{2,5}. Ook de WHO-advieswaarden voor NO₂ en PM₁₀ worden niet overschreden.

	Wet Milieubeheer	Advieswaarden WHO	Berekende waarden*
jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO ₂	40 µg/m ³	40 µg/m ³	19-32 µg/m ³
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM ₁₀	40 µg/m ³	20 µg/m ³	18-19 µg/m ³
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM _{2,5}	25 µg/m ³	10 µg/m ³	10-11 µg/m ³

* exacte hoogte van waarden afhankelijk van locatie bij N201 (zie bijlage 3).

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.

Innovatie

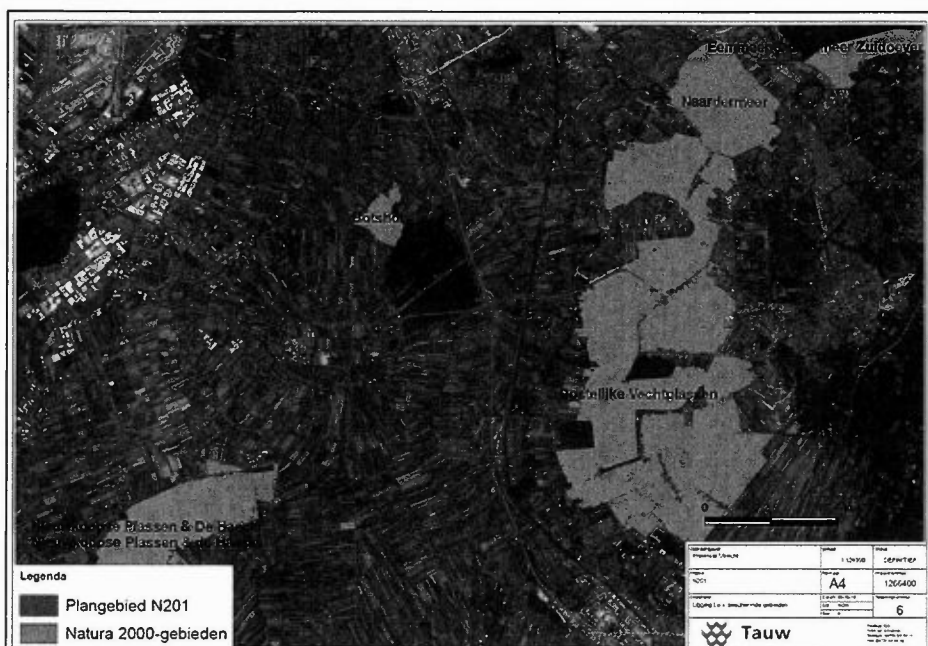
Het programma Toekomst N201 is bij uitstek een project dat geschikt is voor het toepassen van innovaties. Door de adaptieve aanpak kunnen innovaties aan elkaar worden gekoppeld en kan door bijvoorbeeld eerst toepassen op kleine schaal na succes een innovatie worden toegepast op grote(re) schaal.

Uitgaande van de door de provincie gehanteerde beleidsthema's zoals circulariteit, energietransitie, CO₂ reductie, meervoudige ruimtegebruik, e.d., zijn door middel van bureauonderzoek en contact met marktpartijen mogelijk kansrijke innovaties in beeld gebracht. Kansrijke innovaties zijn de innovaties die rendement genereren (economische en/of maatschappelijk) en zijn gericht op zowel de aanleg, beheer en onderhoud als exploitatie van de N201. Voor het programma Toekomst N201 zijn onder andere:

- de Whiswall
- zonnepanelen in verharding dan wel in geluidschermen
- wegmeubilair van innovatieve materialen
- circulair en/of ontwerpen en bouwen
- FlowwithDglow (lichtgevende markeringsstrips voor fietspaden)

Planprocedures en stikstof

De N201 ligt in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden Botshol, Nieuwkoopse plassen & De Haeck en Oostelijke Vechtplassen.



Dit betekent dat voor het oplossen van de knelpunten negatieve effecten voor deze gebieden op kunnen treden als gevolg van stikstofdepositie en geluidverstoring. Er dient te worden onderzocht welke planologische procedures moeten worden doorlopen om de voorkeursvarianten uit te kunnen voeren. Voor de onderzoeken naar de stikstofdepositie bestaan de volgende mogelijkheden:

1. Er zijn omgevingsvergunningen nodig om de voorkeursvarianten te realiseren. Het is in dat geval denkbaar dat een natuurvergunning benodigd is om het project te realiseren. Hierbij is ook het opstellen van een voortoets en passende beoordeling nodig. Er moet tevens een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden opgesteld als het project op basis van de wet tevens te gelden heeft als plan. De natuurvergunning en de m.e.r. staan beide in het teken van het beoordelen van de "significante gevolgen" op de Natura 2000-gebieden.
2. Er is een provinciaal inpassingsplan nodig om de voorkeursvarianten te realiseren. In dat geval moet een passende beoordeling worden opgesteld om de "significante" gevolgen voor de nabij gelegen Natura 2000-gebieden in kaart te brengen. Een verplichting tot het opstellen van een m.e.r. bestaat:
 - indien het bestemmingsplan of inpassingsplan op basis van de wet gekwalificeerd wordt als plan en voor dit plan tevens een passende beoordeling is opgesteld (open spoor);
 - indien de voorkeursvariant een besluit is dat voldoet aan de drempelwaarde die volgt uit de wet voor het opstellen van een m.e.r. (gesloten spoor).
3. Vanwege de adaptieve benadering die wordt voorgestaan kan het voorkomen dat gekozen wordt voor een combinatie van de omgevingsvergunningprocedure en het bestemmingsplan of inpassingsplan, waardoor het per voorkeursvariant verschilt of een passende beoordeling en/of een m.e.r.-plicht moet worden opgesteld. In het licht van de discussies en onzekerheden rond de PAS en stikstofdepositie hebben gedurende de looptijd van de onderzoeken in fase 2 geen verdere stikstofonderzoeken plaatsgevonden.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Ten behoeve van het programma Toekomst N201 is een MKBA opgesteld op basis van het model van de provincie Utrecht (augustus 2020). Dit is gedaan voor de voorkeursvariant en de alternatieven (zie bijlage 6). De MKBA geeft een integraal inzicht in de positieve en negatieve maatschappelijke effecten van de voorkeursvarianten en alternatieven, met daarin - naast het financiële aspect - aandacht voor onder andere de effecten op de bereikbaarheid, de veiligheid en economie. Ook zijn de effecten op OV en fiets meegenomen. Niet alle effecten kunnen in de MKBA op dezelfde manier gewaardeerd worden. Dat geldt met name voor complexe omgevingsaspecten zoals ruimtelijke impact, inpassing en draagvlak. Op basis van de discontovoet van 4,5% en

een looptijd van 30 jaar heeft de voorkeursvariant een baten/kosten verhouding van 0,61. Dit betekent dat deze investering met de doorstromingseffecten niet volledig wordt terugverdiend gedurende de afschrijvingsprocedure. Dit komt vooral omdat er forse investeringen gedaan moeten worden om de knelpunten aan te pakken op een wijze die de leefbaarheid ook ten goede komt.

De baten/kosten verhouding voor de alternatieven voor de fietstunnel Vreeland, kruising N402 en de bocht afsnijding Mijdrecht liggen in dezelfde range. Kanttekeningen daarbij:

- o De gemeente Stichtse Vecht geeft voorkeur aan een tunneloplossing en heeft aangegeven eventueel een bijdrage te leveren;
- o De bochtafsnijding nabij de N402 vraagt om een grote investering (ca. 9 mio) en de impact is nog onbekend ten aanzien van het mogelijk terugbrengen van de snelheid naar 60 km/u (onderzoek naar 60 km/u vanaf de N402- Loenersloot);
- o Voor een verdere optimalisatie voor de bochtafsnijding Mijdrecht worden inmiddels gesprekken gevoerd met de gemeente De Ronde Venen en belanghebbenden.

Het alternatief van de verdiepte ligging Vinkeveen scoort het slechtst (baten/kosten verhouding van 0,47). Dit komt voornamelijk door de zeer hoge investeringskosten (ca € 40 mio). De verdiepte ligging heeft daarnaast een grote ruimtelijke impact.

Het alternatief van het aansluiten van de Binnenweg op de Rijksweg middels een tunnel scoort het best (baten/kosten verhouding van 0,72). Dit komt voornamelijk door de positieve mobiliteitseffecten. Dit alternatief heeft echter een significante ruimtelijke impact, een complex inpassingsvraagstuk, geeft een gemengd draagvlak bij omwonenden en vraagt om een zeer grote investering (ca. € 25 mio).

Participatie

De omgeving is vanaf het begin van het proces actief betrokken bij de probleemanalyse en het verzamelen van ideeën voor oplossingen (zie bijlage 4). Het volgende proces is ten behoeve van de participatie doorlopen:

In juli 2019 en november/december 2019 hebben een tweetal ontwerpateliers plaatsgevonden op locatie in Mijdrecht, Vinkeveen, Loenersloot en Vreeland. Het accent lag op bereikbaarheid en leefbaarheidsaspecten. Mogelijke integrale oplossingen zijn gepresenteerd en op- en aanmerkingen zijn verzameld en beantwoord. Bij de ateliers 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, Fietzersbond, natuurorganisaties, ondernemers, eigenaren en omwonenden hun bijdrage geleverd.

Periodiek zijn de voortgang en de resultaten van de onderzoeken besproken met de ambtelijke regiegroep en de stuurgroep (bestaande uit de provincies Utrecht en Noord-Holland, de gemeenten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Wijdemeren, Uithoorn en Hilversum en Rijkswaterstaat). Op 16 oktober 2019 en 2 juni 2020 bent u middels een Statenbrief op de hoogte gebracht van stand van zaken van het programma Toekomst N201.

Op basis van alle reacties kan gesteld worden dat de stakeholders bekend zijn met de inhoud van het project en dat zij inzagge hebben in de eventuele gevolgen van de aanpassingen van de N201 op hun leefomgeving. Diverse inspraakmomenten en middelen zorgden ervoor dat stakeholders de kans hadden hun mening en ideeën in te brengen. Deze ideeën en meningen zijn vervolgens geëvalueerd en meegenomen in het proces.

Financiële consequenties

Op basis van de huidige schetsontwerpen voor de voorkeursvariant en de daarbij behorende alternatieven alsmede de fietsmaatregelen en bovenwettelijke maatregelen ('hotspots') is door het betrokken adviesbureau een hernieuwde inschatting (SSK-raming, Standaard Systematiek voor Kostenraming) gemaakt van de investeringskosten ten opzichte van het Statenbesluit van 18 februari 2019.

De voorlopig geraamde kosten zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijsspeil 2020, exclusief BTW), in miljoenen euro's:

Nr.	Knelpunt	kosten voorkeursvariant
1	De bocht bij Mijdrecht	31,2
2	Het kruispunt met de N212	8,8
3	De aansluiting met de A2 oost en west	10,1
4	Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg	14,7
5	Het kruispunt met de N402	2,8
6	Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	4,7
6	Raadhuislaan - Singel 50 km/u	12,6
8	Kruispunt N196	1,4
A	Opritten doorsnijding kern Vinkeveen	2,4
B1	De Demmerikse brug	5,1
B2	De Demmerikse brug	
C	De Vreelandse brug	
fiets	Amstelhoek – Mijdrecht	3,4
fiets	Vinkeveen – A2 – Loenersloot	3,9
hotspots	geluidwerende voorzieningen	10,5
	duurzaamheidsmaatregelen	3,4
	totaal	115,0

In het Statenbesluit van 18 februari 2019 zijn de investeringskosten van denkrichting 3 opgenomen op basis van globale ontwerpen. Daarin werd de minimale variant geraamd op € 402,9 miljoen. Dit was echter inclusief € 170 miljoen voor vergroten potentie OV (station Loenersloot, P&R's en daaraan gekoppelde busbanen) en circa € 110 miljoen voor het aanpassen van de bruggen inclusief een nieuwe brug over het ARK.

De kosten voor de verlengde studiefase worden gedekt uit het studiebudget Mobiliteit zoals vastgesteld in de begroting en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. Voor de studiefase wordt geen krediet beschikbaar gesteld conform de Nota Investeren, waarderen en exploiteren. De aanvullende studiekosten worden geschat op €500.000.

Vervolg

In het licht van de conclusie dat een dergelijke investering niet in relatie staat tot de maatschappelijke baten en dat het door de integrale benadering niet mogelijk is om individuele maatregelen verder in de voorbereiding te brengen omdat de bouwstenen uit het plan bijdragen aan meerdere doelen en de maatregelen een onderlinge samenhang hebben, wordt voorgesteld de studiefase met een jaar te verlengen om tot een kleiner en kosten effectiever pakket te komen dat nog steeds recht doet aan de problematiek op en rond de N201. Een kosten effectiever en kleiner pakket geeft de mogelijkheid tot het sneller realiseren van de maatregelen. In het komende jaar zal ook bekeken worden of kleine verbeteringen uit het pakket al eerder voorbereid en gerealiseerd kunnen worden.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Besluit op 14 april 2021 tot vaststelling van het Programma Toekomst N201

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 14 april 2021;

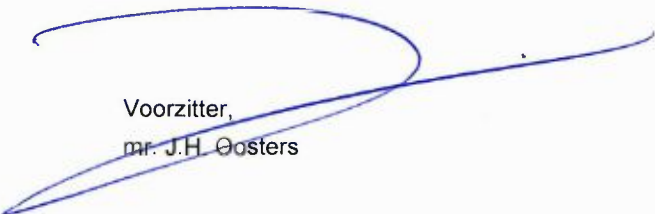
Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2020
met nummer 82184E1E, van afdeling Mobiliteit;

Overwegende:

- dat de N201 al jarenlang het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie is,
- dat er op 30 mei 2017 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201,
- dat er met het Statenbesluit op 18 februari 2019 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201 fase 2,
- dat middels een uitgebreid participatie traject de stakeholders betrokken zijn geweest bij het tot stand komen van het concept pakket voor het oplossen van de knelpunten,
- dat de oplossingsrichtingen zijn gewogen door een expertteam en nader onderzocht zijn op diverse aspecten,
- dat op grond van deze onderzoeksresultaten geconcludeerd wordt dat een dergelijke investering niet in relatie staat tot de maatschappelijke baten. Er dus een onbalans is in de maatschappelijke waarden (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) en de investering,
- dat de toegevoegde waarde van de individuele projectonderdelen aan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid onvoldoende scherp is,
- dat door de integrale benadering het nu niet mogelijk is om individuele maatregelen verder in de voorbereiding te brengen omdat de bouwstenen uit het plan bijdragen aan meerdere doelen en een onderlinge samenhang hebben,

Besluiten:

1. Kennis te nemen van het concept pakket aan maatregelen en de daarbij behorende onderbouwing;
2. De studiefase met één jaar te verlengen ter heroverweging van dit pakket en de problematiek om zo te komen tot een kosten effectiever en kleiner pakket aan maatregelen met een nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



Griffier,
mr. C.A. Peters