

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Programma Toekomst N201, studiefase 3	TELEFOONNUMMER	06-28480760
DATUM	14-12-2022	E-MAILADRES	jim.sheotahul@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	CM6JEUKNHENR-123913648-156462	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Jim Sheotahul	TEAM	PPM3
NUMMER PS	PS2022MM106	PORTEFEUILLEHOUDER	Robert Strijk
BIJLAGEN	Eindrapportage maatregelenpakket Programma Toekomst N201 - fase 3		

Gevraagde besluiten:

1. Het voorkeursalternatief N201 te promoveren naar de voorbereidingsfase; en kennis te nemen van de voorgenomen aanpak voor het kruispunt Tienborenweg, busbaan langs Mijdrechtse Zuwe het kruispunt met de N212, passage Vinkeveen, de aansluiting met de A2 oost en west, het kruispunt met de Rijksstraatweg – Binnenweg te Loenersloot, het kruispunt met de N402, het kruispunt met de Singel – Loenenseweg, het tracé Raadhuislaan - Singel, het kruispunt N196, opritten kern Vinkeveen, aanpassing openingstijden Demmerikse brug en Vreelandse brug, de fietsroutes oa. Amstelhoek – Mijdrecht en Vinkeveen – A2 – Loenersloot, voorzieningen openbaar vervoer en de bovenwettelijke geluidwerende voorzieningen (hotspots);
2. Vast te stellen dat de nu voorliggende voorkeursvariant leidt tot een positieve MKBA-score die varieert tussen de 1,13 en 2,93 en de voorkeursvariant daarmee kosteneffectief is;
3. Specifiek voor het strekken van de bocht bij Mijdrecht een MER-studie te starten, en deze vooruitlopend hierop ook te promoveren naar de voorbereidingsfase;
4. Voor het voorkeursalternatief, inclusief de bocht bij Mijdrecht, een investeringskrediet te verstrekken van € 95.122.000 (excl. btw) waarvan:
 - a. € 73.992.000 uit investeringen provinciale wegen;
 - b. € 4.740.000 uit investeringen Leefomgeving;
 - c. € 8.110.000 uit investeringen Fiets;
 - d. € 8.280.000 uit investeringen Verkeersveiligheid.
5. Het kapitaallastenplafond in 2026 structureel te verhogen met de kapitaallasten N201 groot € 3,326 miljoen tot € 16,316 miljoen en dit te dekken uit het structureel begrotingssaldo 2026 groot € 33,716 miljoen (inclusief septembercirculaire 2022). Gelijktijdig in 2026 de extra ruimte onder het kapitaallastenplafond groot € 3,326 miljoen incidenteel te laten vrijvallen ten gunste van het incidenteel begrotingssaldo;
6. In 2023 de hoogte van het kapitaallastenplafond vanaf 2027 te betrekken bij de besluitvorming van het Programma Bereikbaarheid 2024-2029, het MIP Mobiliteit 2024-2027, de Kaderbrief 2024 en de Begroting 2024.

Inleiding:

In uw vergadering van 14 april 2021 heeft u voor het programma Toekomst N201 besloten tot het aanhouden van het voorkeursalternatief uit fase 2 van de studie en de studiefase met één jaar te verlengen met de opdracht te komen tot een meer kosteneffectief en kleiner pakket aan maatregelen. Met kosteneffectief wordt bedoeld dat er een reële verhouding is tussen de hoogte van een investering en kosten enerzijds en de daarmee te realiseren maatschappelijke baten anderzijds; ook in vergelijking met het potentieel te realiseren maatschappelijk effect als hetzelfde investeringsbedrag elders in de provincie wordt ingezet. De focus van het onderzoek was gericht op doorstroming en heeft nu een nadrukkelijke focus op leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Met dit statenvoorstel geven wij invulling aan deze opdracht en vragen wij u het voorkeursalternatief uit fase 3 met een uitvoeringskrediet van € 95.122.000 (excl. btw) te promoveren naar de voorbereidingsfase.



Figuur 1 Tracé N201 in de provincie Utrecht

Voorgeschiedenis

Het programma Toekomst N201 kent een geschiedenis opgedeeld in drie fases.

Fase 1

In 2017 startte het onderzoek 'Programma Toekomst N201'. Het programma Toekomst N201 moest voorzien in het ontwikkelen van een integraal plan met maatregelen voor een toekomstbestendige N201, waarbij:

- de leefbaarheid in het gebied wordt verbeterd;
- de bereikbaarheid wordt verbeterd;
- aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid en comfort voor de fietser;
- de doorstroming voor het huidige verkeer wordt verbeterd;
- een verbetering van het openbaar vervoer wordt voorgesteld.

Er zijn diverse studies uitgevoerd en via participatie (wikken en wegenproces) is informatie opgehaald vanuit de omgeving en onderzoek gedaan op de maatschappelijke thema's doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid en kosten. Op basis hiervan is een MKBA-light opgesteld.

Dit heeft geleid tot vier denkrichtingen. De vier denkrichtingen zijn 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 op 1 november 2018 nogmaals gedeeld met de omgeving. Uit al deze onderzoeken is een voorkeursalternatief naar voren gekomen die in het richtinggevend besluit van 18 februari 2019 is vastgelegd. Het gekozen alternatief was denkrichting 3: huidige situatie 1x2 rijstroken¹, 80 km/uur en oplossen van knelpunten zonder een verkeer-aantrekkende werking op de N201. Met dit besluit werd fase 1 van het programma Toekomst N201 afgesloten.

¹ Met 1x2 rijstroken wordt bedoeld één rijstrook in beide richtingen welke niet wordt gescheiden door een middenberm. Met 2x1 rijstroken wordt bedoeld één rijstrook in beide richtingen welke wordt gescheiden door een middenberm. Met 2x2 rijstroken wordt bedoeld twee rijstroken in beide richtingen.

Fase 2

In fase 2 is denkrichting 3 verder onderzocht. In 2019 is een participatietraject met ontwerpateliers doorlopen. Daarnaast zijn onderzoeken verricht naar de effecten op milieu (lucht, geluid, natuur, landschap, klimaat, archeologie, water, bodem), verkeer, openbaar vervoer en fiets. Tegelijk is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld en zijn de risico's, kosten, vergunningen en procedures in beeld gebracht. Op 8 oktober 2019 en 2 juni 2020 bent u via een Statenbrief door ons geïnformeerd over de stand van zaken van het programma Toekomst N201. Op 10 november 2020 is het Statenvoorstel over de toekomst N201 door ons aangehouden. Er is geconcludeerd dat er een onbalans is in de maatschappelijke baten (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) en de benodigde investering. Daarnaast was de toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid onvoldoende scherp. Op grond van bovenstaande hebben wij aan u voorgesteld de studiefase met een jaar te verlengen om tot een kleiner en kosteneffectiever pakket te komen dat nog steeds recht doet aan het oplossen van de problemen op en rond de N201. In uw vergadering van 14 april 2021 heeft u dit voorstel overgenomen.

Fase 3

Na het besluit over de toekomst van de N201 op 14 april 2021 is studiefase 3 gestart om te komen tot een kleiner pakket aan maatregelen, tegen lagere kosten en met een nadrukkelijke focus op leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De doelstelling van het vervolgonderzoek N201 in fase 3 is de oplevering van een onderbouwd pakket van maatregelen en bouwstenen, inclusief bijbehorende uitvoeringsstrategie, voor het aanpakken van de knelpunten op en rond de N201 met een aanmerkelijk lagere investering en tegelijk hogere maatschappelijke opbrengst (verkeersveiligheid, leefbaarheid, en bereikbaarheid).

In fase 3 is een aanvullende studie uitgevoerd. Hierbij zijn er nieuwe kwalitatieve onderzoeken verricht naar de effecten op milieu (lucht, geluid, natuur, landschap, klimaat, archeologie, water, bodem), verkeer, openbaar vervoer en fiets. Tegelijk is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld en zijn de risico's, kosten, vergunningen en procedures in beeld gebracht. De uitwerking van Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 is ook opgenomen in het maatregelenpakket in het kader van de toe te passen maximumsnelheden.

Tijdens een Stateninformatiebijeenkomst op 18 mei jl. is aangegeven welke afwegingen er zijn gemaakt om tot een concept-maatregelenpakket te komen en dat de effectenstudies, het MKBA-onderzoek en de MER-voortoefts nog verder uitgewerkt worden. Ook is de omgeving opnieuw geïnformeerd over en betrokken bij de plannen. Dit is gedaan in de vorm van 1-op-1 gesprekken, inloopavonden en een online participatieplatform. N.a.v. de Stateninformatiebijeenkomst en de participatieronde heeft er een optimalisatie plaatsgevonden in het ontwerp, aangevuld met nieuwe verkeersberekeningen, voor de bocht bij Mijdrecht. Het resultaat hiervan is opgenomen in het maatregelenpakket voor fase 3.

Essentie / samenvatting

In fase 3 van het onderzoek is een pakket aan maatregelen tot stand gekomen dat bijdraagt aan een verbetering op de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid en dat kosteneffectiever is dan het pakket uit de vorige fase. T.a.v. bereikbaarheid worden op kruispunten waar het verkeer onvoldoende doorstroomt maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren, zoals extra opstelstroken en verbeteren van de instellingen van de verkeersregelininstallaties. Op die manier verbetert de doorstroming op de kruispunten, maar het aantal rijstroken van de N201 (één rijstrook per richting) verandert niet. Dat betekent dat het maatregelenpakket wel zorgt voor betere doorstroming op de knelpunten, maar niet voor toename van de capaciteit op de wegvakken. Bij Mijdrecht komt een strekking van de bocht, wat bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid en voor de toekomst een robuustere oplossing is dan het verruimen van de huidige bocht.

Het openbaar vervoer lift mee op de verbeteringen op de N201 die volgens de modellen die in zijn geheel een positief effect hebben op de doorstroming, maar hooguit op locaties een beperkt negatief effect hebben, reistijdverliesminuten worden hiermee zo veel mogelijk voorkomen. De locaties waarbij er een negatief effect is in de doorstroming is bij de kruispunten met een snelheidsverlaging waarbij geen capaciteitsvergroting is toegepast. Bij het strekken van de bocht van Mijdrecht wordt ter hoogte van Het Hofland een OV-verbinding op de N201 gemaakt om geen rijtijdverlies te introduceren. Overige OV-maatregelen zijn: het opwaarderen van de bushaltes naar de huidige normeringen, betere bereikbaarheid voor invalide en visueel-beperkten en zorgen voor voldoende fietsenstallingen. Daarnaast worden voor de fiets over het gehele traject van de N201 verbeteringen voorgesteld ten aanzien van het vlot, veilig en comfortabel (door) kunnen fietsen. Denk aan veilige fietsoversteken en kruispunten met plateau waar maximaal 60 km/per uur gereden mag worden. Daar waar mogelijk is het fietsverkeer gescheiden van landbouwverkeer en worden de fietspaden op de gewenste breedte gebracht. Voor de fietsveiligheid wordt er op een aantal locaties een afscherming/geleiderail tussen rijbaan en fietspad gerealiseerd.

In de volgende projectfase zullen de exacte locaties en materiaalkeuze hiervan nader worden bepaald. Ten aanzien van innovatieve en duurzame oplossingen zoals smart mobility zijn in fase 2 verschillende aanbevelingen opgesteld. In de vervolgfase worden deze verder uitgewerkt.

In Tabel 1 is het maatregelpakket samengevat, inclusief de kosten, ook in vergelijking met het maatregelpakket uit fase 2.

Nr.	Knelpunt	Sober en Doelmatig	VKA Fase 2 Prijspeil 2020	VKA Fase 2 Prijspeil okt 2022	Doorstroming	Leefbaarheid	Veiligheid	Fiets (veiligheid)	Afgevallen Bochtverruiming Prijspeil okt 2022	Voorkeursalternatief Prijspeil okt 2022	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	Verkeersveiligheid incl fiets	Omgeving
1	De bocht bij Mijdrecht	Bocht aanpassen, parallelweg	31,2	35-45	Ja	Ja	Ja	Ja	19,9	27,0	Ja	Nee	Ja	Nee
2	Het kruispunt met de N212	Kruispunt optimaliseren en fietstunnel vervalt	8,8	10,1	Ja	Nee	Nee	Ja	0,7	0,7	Nee	Nee	Ja	Ja
3	De aansluiting met de A2 oost en west	Optimaliseren opstellengtes, extra opstelstrook	10,1	11,6	Ja	Ja	Ja	Nee	2,3	2,3	Ja	Nee	Ja	Nee
4	Het kruispunt Rijksweg - Binnenweg	Verdubbelen opstelvakken rechtdoor	14,7	16,9	Ja	Ja	Ja	Nee	15,8	15,8	Ja	Ja	Ja	Ja
5	Het kruispunt met de N402	Verdubbelen opstelvak N201 oost	2,8	3,2	Ja	Nee	Ja	Ja	7,4	7,4	Ja	Nee	Ja	Nee
6	Het kruispunt met de Singel - Loenenseweg	fietsoversteek verplaatst, plateau, 60 km/u	4,7	5,4	Ja	Nee	Nee	Ja	1,2	1,2	Nee	Ja	Ja	Ja
6	Wegvak Raadhuislaan - Singel	plateau, kruispunt 60 km/u	12,6	14,5	Nee	Ja	Nee	Nee	0,9	0,9	Nee	Ja	Nee	Ja
8	Kruispunt N196	voetgangersoversteek, busbaan tot parallelweg	1,4	1,6	Ja	Nee	Ja	Nee	4,4	4,4	Ja	Nee	Ja	Nee
A	Opritten doorsnijding kern Vinkeveen	Behouden	2,4	2,8	Nee	Nee	Ja	Nee	2,9	2,9	Nee	Ja	Ja	Ja
B	De Demmerkse brug	Bijdrage aan vervangingsopgave	5,1	5,9	Nee	Nee	Nee	Ja	0,0	0,0	Ja	Nee	Ja	Nee
Fiets	Amstelhoek - Mijdrecht	Verbreden fietspad, aanbrengen geleiderail	3,4	3,9	Nee	Nee	Nee	Ja	2,6	2,6	Nee	Nee	Ja	Ja
Fiets	Vinkeveen - A2 - Loenersloot	Aanbrengen geleiderail, verbreding niet nodig	3,9	4,5	Nee	Nee	Nee	Ja	1,5	1,5	Nee	Nee	Ja	Ja
Hot spots	Geluidswerende voorzieningen	Aanbrengen geluidsreducerende voorzieningen	10,5	12,1	Nee	Ja	Nee	Nee	3,8	3,8	Nee	Ja	Nee	Ja
-	Duurzaamheidsmaatregelen, smart mobility	Expliciet reeds in maatregelen opgenomen	3,4	3,9	Ja	Ja	Ja	Nee	verwerkt deelraming	verwerkt deelraming	nvt	nvt	nvt	nvt
-	Totaal Voorkeursalternatief	-	115,0 (2020)	131,4- 141,4 (2022)	-	-	-	-	63,3 (2022)	70,6 (2022)	-	-	-	-
Extra locatie	Wegvak Hofland -Veenweg	Geleiderail fiets	2,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	Ja	Ja	Ja	Ja
Extra locatie	Wegvak N212-Vinkeveen	Geleiderail fiets	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	Nee	Nee	Ja	Ja
Extra locatie	Wegvak N402-Vreeland	verbreden fietspad	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,0	Nee	Nee	Ja	Ja
Extra locatie	Wegvak Binnenweg-provinciegrens oost	verbreden fietspad	6,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	3,0	3,0	Nee	Nee	Ja	Ja
-	Totaal extra locaties	-	8,8	-	-	-	-	8,8	4,6	4,6	-	-	-	-
-	Totaal compleet voorkeursalternatief prijspeil okt 2022	-	-	-	-	-	-	-	67,9	75,2	-	-	-	-

Tabel 1 Overzicht maatregelpakket, inclusief kosten in miljoenen fase 2 (blauw) en fase 3 (oranje)

Uit de onderzoeken is gebleken dat met dit kosteneffectievere maatregelpakket de veiligheid en leefbaarheid meer in balans wordt gebracht met de bereikbaarheid. De MKBA heeft een bandbreedte, omdat niet alle effecten exact voorspeld kunnen worden.

Als alle baten tegen alle kosten afgewogen worden, volgt de baten/kosten verhouding. Als de baten/kosten verhouding boven de 1,00 komt, betekent dit dat er netto meer baten zitten in het voorkeursalternatief dan kosten. Het voorstel is dan kosteneffectief.

De bandbreedte van het voorkeursalternatief zit tussen de 1,13 (geen reductie in ongevallen en WLO Laag scenario) en 2,93 (100% verkeersveilig en WLO Hoog scenario) en is daarmee in alle gevallen kosteneffectief.

Overzicht knelpunten en bouwstenen

In fase 2 zijn de onderstaande knelpunten naar voren gekomen:

- | | |
|--|--|
| 1. De bocht bij Mijdrecht | 5. Het kruispunt met de N402 |
| 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 Rijksstraatweg - Binnenweg | 8. Het kruispunt met de N196 |

Naast de specifieke knelpunten zijn in fase 2 ook de volgende bouwstenen en hotspots benoemd:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| a. Doorsnijding kern Vinkeveen | - Fiets |
| b. De Demmerikse brug; bedientijden | - Openbaar vervoer |
| c. De Vreelandse brug; bedientijden | - hotspots geluidswerende voorzieningen. |

In fase 3 is uitgegaan van dezelfde knelpunten en bouwstenen en is aanvullend gekeken naar eventuele problematiek op de wegvakken. Het totale overzicht van knelpunten staat hieronder in Figuur 2.



Figuur 2 Overzicht Knelpunten en wegvakken uit fase 3

Iedere locatie uit Figuur 2 is beoordeeld op de hoofddoelstellingen van het project: verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en omgeving. Uit de analyse volgde een prioritering van de knelpuntlocaties.

De afweging van kansrijke alternatieven is via Value-Engineering sessies tot stand gekomen. De Value (Waarde) is de verhouding tussen de behoefte en de gebruikte middelen en is gestoeld op een systematische multidisciplinaire benadering. De beoordeling van het herziene maatregelenpakket bestaat uit een algemene beoordeling op verkeerskundige prestaties, maatschappelijke thema's leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid, omgeving, kosten en een overzicht van de maatschappelijke kosten en baten (MKBA).

Voorkeursalternatief fase 3

Het voorkeursalternatief op basis van de studie in fase 3 is op hoofdlijnen weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3 Hoofdlijnen voorkeursalternatief fase 3

Op de volgende drie pagina's zijn in een schema de knelpunten en bouwstenen weergegeven. Per knelpunt is in het kort het voorkeursalternatief toegelicht. Daarnaast wordt aangegeven om welke reden een variant is afgevalen.

Nr.	Knelpunt	Voorkeursalternatief	Afgevalen variant
1	de bocht bij Mijdrecht	Geoptimaliseerde doorgetrokken bocht bij Mijdrecht met één aansluiting met de Veenweg. Kenmerken: <ul style="list-style-type: none"> - Één aansluiting op de N201, ter hoogte van de Veenweg - Kruisvlak met de Veenweg wordt 60km/u en uitgevoerd met plateaus - Bus krijgt deel nieuwe busbaan om t.h.v. Het Hofland op de N201 te komen - Plaatsen van een geleiderail tussen fietspad/parallelweg en de N201 (zoekgebied: qua locatie en type geleiderails of groene afscheiding); 	<p>Variant afgevalen fase 2: Gestrekte bocht met twee kruispunten. Maakte als meest dure onderdeel uit van het voorkeursmaatregelenpakket fase 2 en diende versoberd te worden.</p> <p>Variant afgevalen (afweging 1): Geoptimaliseerde verruimen van de bocht t.p.v Hofland met amoveren van zevental woningen en twee bedrijven. De kosten van het verruimen van de bocht waren niet veel minder dan de kosten voor het voorkeursalternatief.</p>
2	het kruispunt met de N212	Kruispunt krijgt snelheidsverlaging naar 60km/u met plateaus op de N201. Andere kenmerken zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Plaatsen van een geleiderail tussen fietspad/parallelweg en de N201 (zoekgebied: qua locatie en type geleiderails of groene afscheiding); - Verbeteren van de zichtafstanden op de N201 ter hoogte van de zuidelijke uitritten; - Optimaliseren van de VRI-instellingen 	<p>Variant afgevalen fase 2 (afweging 4a): Fietstunnel onder N201 en bypass. Fietstunnel was voor de fietsveiligheid en -comfort alsmede voor de doorstroming van het autoverkeer. De kosten staan niet in verhouding tot de opbrengst.</p>
3	de aansluiting met de A2 oost en west	Kruispunt krijgt snelheidsverlaging naar 60km/u met plateaus op de N201. Andere kenmerken zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Toevoegen van een extra linksaf-opstelstrook bij de afrit vanuit A2-Utrecht richting N201-Vreeland aan het oostelijke kruispunt; - Optimaliseren VRI bij het kruispunt en het aanpassen van de detectie; - Toepassen geleiderails tussen fietspad en N201 langs de Vinkeveense Plassen (zoekgebied, in afstemming met o.a.de hulpdiensten). 	<p>Variant afgevalen fase 2 (afweging 3): 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. De maatregelen uit fase 2 zijn destijds gemaakt vanuit oogpunt doorstroming, maar paste niet goed in een kosteneffectief pakket.</p> <p>Afgevalen variant (afweging 4a): fietstunnel onder de afrit A2. Ondanks hoge score in Verkenning Fietsbruggen en -tunnels is het een zeer dure tunnel aangezien de tunnel(s) geschikt zouden moeten zijn voor gebruik door landbouwverkeer in een krappe omgeving.</p>
4	het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg	Bajonetkruispunt met 2 opstelstroken rechtdoor in beide richtingen aanleggen met plateaus en 60 km/u snelheidsregime; <ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseren VRI bij het kruispunt; - Aanbrengen van geluidsmaatregelen; - Verbreden fietspad tussen A2 en Loenersloot; - Fietstunnel sociaal veiliger maken. 	<p>Variant afgevalen fase 2: 2x2 rijbaan tussen A2 en Loenersloot. De 2x2 rijbaan is voornamelijk vanuit doorstroming een verbetering maar niet strikt noodzakelijk en door de omgeving als zeer ongewenst ervaren.</p>
5	het kruispunt met de N402	Compact maken van het kruispunt met 2 opstelstroken rechtdoor naar het westen en het verwijderen van de bypass van de N201 naar de N402. Andere kenmerken zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsregime bij het kruispunt blijft 80 km/u; - Optimaliseren VRI bij het kruispunt 	Variant is grotendeels gelijk aan het ontwerp uit fase 2

Nr.	Knelpunt	Voorkeursalternatief	Afgefallen variant
6	het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	Verplaatsen van de oversteek voor fietsers en aanleg van een fietspad langs de Singel naar de Spoorlaan. Andere kenmerken zijn: <ul style="list-style-type: none"> - 60 km/u weginrichting met plateaus ter hoogte van het kruispunt; - kruispunt; - fietspad aan de oostzijde van Singel naar de Spoorlaan; - Geluidsmaatregelen aan de noordzijde N201; - Optimaliseren VRI bij het kruispunt. 	Variant afgefallen fase 2 (afweging 4a): fietstunnel oostzijde Singel en snelheidsregime naar 50km/u. Het ontwerp met twee fietstunnels is zeer duur en niet kostenefficiënt
7	het kruispunt met de Raadhuislaan	Kruispunt krijgt 60 km/u weginrichting met plateaus ter hoogte van het kruispunt. Andere kenmerken zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Geluidsmaatregelen aan de zuidzijde N201; - Optimaliseren VRI bij het kruispunt; - Optimaliseren brugopeningstijden. 	Variant afgefallen fase 2: snelheid naar 50 km/u tussen Singel en Raadhuislaan. Met nieuw beleidskader Netwerkperspectief Provinciale Wegen is de N201 door Vreeland op 60km/u gehouden.
8	kruispunt N196	Omvormen van de busbaan tot parallelweg en de noordelijke uitritten direct op de N201 opheffen; <ul style="list-style-type: none"> - Behoud van de beide bushaltes; - Verbreden van het fietspad aan de zuidzijde en plaatsen van geleiderails (zoekgebied: qua locatie en type geleiderails of groene afscheiding); - Snelheidsregime op het kruispunt terugbrengen naar 60km/u en een plateau aanbrengen, naast de fietsoversteek ook een voetgangersoversteek realiseren; - Optimaliseren VRI-instellingen, rekening houdend met de aparte opstelstrook voor de bus van ca. 150m 	Variant is grotendeels gelijk aan het ontwerp uit fase 2
-	Snelheden tussen A2 en Vreeland 60 km/u of wisselend 60-80 km/u	De maximaal toegestane snelheid is (met uitzondering van Vreeland) overal 80km/u gehouden, met snelheidsverlaging op de kruispunten met overstekende fietsers of onduidelijkere situaties.	Variant afgefallen (afweging 2): Snelheden tussen A2 en Vreeland 60 km/u. Met nieuw beleidskader Netwerkperspectief Provinciale Wegen is de N201 tussen A2 en Vreeland op 80km/u gehouden, uitgezonderd de kruisvlakken.
	Bouwstenen	Voorkeursalternatief	Variant
A	doorsnijding kern Vinkeveen	<ul style="list-style-type: none"> • Verlengen van de op- en afritten Vinkeveen; • Aanbrengen geleiderails (zoekgebied; rekening houdend met eisen hulpdiensten); • Verduidelijken situatie afrit naar bebouwde kom; • Treffen van geluidsmaatregelen; • Verbeteren sociale veiligheid onderdoorgang Herenweg 	Variant is grotendeels gelijk aan het ontwerp uit fase 2
B1	de Demmerikse brug	Raakvlakproject waarbij de voorwaarde is meegegeven dat de fietsveiligheid verbetert in het ontwerp van de nieuwe brug conform de richtlijnen.	Fietsbrug met fietspad gezamenlijk op te pakken met vervanging Demmeriksbrug
B2	de Demmerikse brug	Aanpassen bedieningstijden brug.	Niet van toepassing
C	de Vreelandse brug	Aanpassen bedieningstijden brug.	Niet van toepassing

Tabel 2 Voorkeursvariant

Fiets	Voorkeursalternatief	Variant
Fietspadverbreding (afweging 4b)	<ul style="list-style-type: none"> • Mijdrecht (tussen de Tweede Zijweg hmp 52.3 en Uithoorn N196 hmp 50.9) -> fietspadbreedte moet 4,00m worden • Loenersloot (hmp 61.8 en het kruispunt met de Rijkstraatweg hmp 62.3) -> fietspadbreedte moet 3,00m worden • Kerklaan en Vreeland (Het fietspad ten oosten van de Binnenweg tot de provinciale grens) -> fietspadbreedte moet 4,00m worden 	Variant aangehouden: gedetailleerd onderzoek in verband met bebouwing in de nabijheid van het huidige fietspad.
Geleiderail (afweging 4c)	<p>Huidig fietspad vooralsnog handhaven en nader te bepalen fysieke afscheiding aanbrengen in de tussenberm.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amstelhoek – Mijdrecht • Mijdrecht – N212 (nader te overwegen) • N212 – Vinkeveen (nader te overwegen) • Vinkeveen - Demmeriksebrug • Demmeriksebrug - A2 • A2 - Angstel • Angstel passage (nader te overwegen) • Angstel - N402 • N402 - Vreeland 	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.	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 aangelegde bebouwing en/of voorzieningen.
-	Tussen Vinkeveen – Demmerikse brug: fietspad opschuiven in noordelijke richting zodat er een grotere obstakelvrije zone ontstaat.	Niet van toepassing
-	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.	Niet van toepassing

Tabel 3 Tabel Voorkeursalternatief Fiets maatregelen

Openbaar Vervoer Verbetervoorstel
Bij de plannen aandacht geven aan de fysieke inrichting van de weg en het optimaal ondersteunen van het busvervoer. Gedacht wordt aan het opwaarderen van de bushalte naar de huidige normeringen, betere bereikbaarheid ook voor invalide en visueelbeperkten en zorgen voor voldoende fietsenstallingen
De U-liner voorstellen worden met een separaat voorstel in de statenvergadering gebracht. Er vindt afstemming plaats over eventuele aanvullingen/aanpassingen die nodig zijn om de N201 ook gelijk geschikt te maken voor dit hoogwaardig openbaar vervoer.

Tabel 4 Vervolg tabel Voorkeursvariant

Integraliteit:

De domeinen Mobiliteit en Leefomgeving zijn betrokken. Beide domeinen leverden een bijdrage in de vorm van experts op het gebied van natuur, landschap, verkeer, geluid, lucht, klimaat, bodem, water, cultuur en archeologie, alsmede openbaar vervoer, verkeersveiligheid en fiets. Daarnaast is er advies ingewonnen met betrekking tot ruimtelijke procedures.

Binnen het domein Mobiliteit zijn de assetbeheerders betrokken. De assetbeheerders leverden een bijdrage in de vorm van een advies op de mogelijkheden om werk met werk te maken om kapitaalvernietiging te voorkomen en hinder in de omgeving te minimaliseren. Advies op het gebied van de volgende assets: verhardingen, verkeersregelininstallaties, openbare verlichting, groen, kunstwerken, hemelwaterafvoer, wegmeubilair en vaarwegen.

Tevens zijn er interne en externe afstemmingen geweest met onderstaande raakvlakprojecten.

Raakvlakproject	Afgestemd met (afdeling/team/functie)
Intern	<ul style="list-style-type: none">- Natuurproject Marickenland- OV U-liner- Vervanging Demmeriksebrug
Extern	<ul style="list-style-type: none">- Herontwikkeling Betoncentrale: 77 woningen- Circulatieplan Vinkeveen- Ontwikkeling bedrijventerrein Mijdrecht- Overige RO-plannen gemeente

Tabel 5 Raakvlakprojecten

De vervanging van de Demmerikse brug is een eigenstandig project- en hiervoor komt later een specifiek investeringsvoorstel en valt daarmee buiten de scope van Programma Toekomst N201.

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

Door een betere doorstroming en maatregelen ten behoeve van de fiets verbetert met het maatregelenpakket de bereikbaarheid. Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld waarbij de veiligheid en leefbaarheid wordt versterkt en natuurwaarden worden behouden. Doordat de doorstroming op de N201 verbetert zal ook het openbaar vervoer hiervan profiteren. De impact van het voorkeursalternatief op de thema's verkeer, fiets, openbaar vervoer, natuur en landschap, geluid, lucht en stikstof is positief.

Met de maatregelen in het voorkeursalternatief wordt een impuls gegeven aan de duurzame bereikbaarheid van de N201. Daarnaast wordt er veel geïnvesteerd in behoud of verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Hiermee is een balans gevonden tussen deze belangrijke voorwaarden voor een prettig woon, werk en leefklimaat. Het voorkeursalternatief heeft een positieve MKBA- score, de reistijdwinst weegt op tegen de investeringen binnen de afschrijvingsperiode.

Kantttekeningen

Het voorkeursalternatief leidt bij de toetsing op de doelstellingen niet tot alleen maar positieve punten. Het voorgestelde voorkeursalternatief in zijn huidige opzet heeft de volgende kanttekeningen:

- Als het gehele maatregelenpakket uit het voorkeursalternatief wordt gerealiseerd dan is dit een pakket waarin niet alle problemen zijn opgelost. In de ochtendspits heeft de toerit naar de A2, richting Amsterdam onvoldoende capaciteit. Eventueel kan de samenvoeging van twee naar een rijstrook worden verlegd naar de A2, maar het echte knelpunt blijft de A2, wat een opgave is voor het Rijk.
- Het voorkeursalternatief heeft een neutrale tot negatieve impact op natuur- en landschappelijke waarden. De negatieve impact concentreert zich bij de bocht van Mijdrecht en bij Loenersloot. Het nieuwe tracé bij Mijdrecht van ca. 1 km gaat door weidevogelgebied (waar o.a. de grutto broedt) en de landschappelijke structuur wordt doorsneden, waardoor er ook een aantal versnipperde kavels ontstaan. Bij Loenersloot is door verbreding van het viaduct over de Angstel impact op de oevers welke een ecologische corridor vormen. Bij de rest van de N201 is een neutrale impact omdat de ligging van de N201 niet noemenswaardig wijzigt.
- De gewenste minimale tussenbermbreedte van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80km/u wordt niet gerealiseerd als gevolg van kort aanliggende bebouwing en erven of watergebied.
- De aansluiting van Shell op de huidige locatie dient in overleg met Shell en de gemeente in de volgende fase geoptimaliseerd te worden. Wellicht blijkt uit de gesprekken dat verplaatsen van Shell bij een evenredige kostenverdeling tot de mogelijkheden behoort.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De N201 wordt door de gebruikers en de omwonenden ervaren als een levensader voor de vier dorpen die ze ontsluiten. De N201 heeft al jaren een hoge intensiteit en wordt als onveilig ervaren, wat ondersteund wordt door de ongevalscijfers. Toch hebben de verschillende stakeholders tegengestelde belangen, namelijk de wens voor een betere doorstroming, maar ook het beperken van het verkeer en de belasting en overlast op de (leef)omgeving.

Mijdrecht

Uit de participatie in de periode mei-juni 2022, waarbij het concept-maatregelenpakket N201 is gepresenteerd aan belanghebbenden, werd duidelijk dat er géén draagvlak is voor het verruimen van de bocht bij Mijdrecht. Redenen die hiervoor werden gegeven, is dat men niet kan inzien dat het verruimen en laten bestaan van een bocht met een adviessnelheid van 50km/u een toekomstbestendige oplossing is voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit voor de leefomgeving. Daarnaast was er onbegrip voor de benodigde sloop van zeven woningen en twee bedrijven om de verruimde bocht te realiseren. Ook strookt het niet met het beeld dat weggebruikers hebben van een provinciale weg.

Het geoptimaliseerde en versoberde ontwerp voor het strekken van de bocht, waarbij het ontwerp kosteneffectiever is dan het voorkeursalternatief uit fase 2, kan daarentegen rekenen op veel draagvlak vanuit de gemeente.

Bestuurlijk heeft de gemeente De Ronde Venen aangegeven een financiële bijdrage te willen leveren voor strekken van de bocht. Strecken van de bocht bij Mijdrecht vraagt, in overleg met betrokkenen en de gemeente De Ronde Venen, om een verdere optimalisatie waarbij de financiële bijdrage en verdere afspraken hieromtrent dienen te worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

Nu de versoberde strekking van de bocht onderdeel is van het voorkeursalternatief, is vanuit de stuurgroep met daarin de gemeenten Stichtse Vecht en De Ronde Venen, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat in algemene zin instemming voor de plannen.

Vinkeveen

De gemeente De Ronde Venen werkt aan een verkeerscirculatieplan voor Vinkeveen. Dit om de verkeersdruk in het dorp beter te kunnen afwikkelen. De voorgestelde maatregelen passen bij de gemeentelijke ideeën voor de verkeerscirculatie; de gemeente neemt dit als uitgangspunt mee in verdere uitwerking van het toekomstige verkeerscirculatieplan. Verzoek van de gemeente is om voorrang te geven aan de uitvoering van deze maatregel. De verkeersintensiteit van en naar Vinkeveen is hoog, met name in het recreatieseizoen. Het verlengen van de toegenomen afritten maakt dat de verkeersveiligheid direct wordt verbeterd en het ongevalscijfer afneemt. De gemeente heeft ook te kennen gegeven geen voorstander te zijn van verhogen van het viaduct. Dit om niet meer vrachtverkeer te krijgen.

De wens blijft leven voor een ondertunneling van de N201 ter hoogte van het dorp Vinkeveen. Daarmee zou de overlast van de N201 in zijn geheel worden weggenomen voor de bewoners én krijgen mogelijk gewenste ontwikkelingen in Vinkeveen een goede realisatiekans.

De ondertunneling strookt echter niet met de opdracht om tot een kosteneffectiever p

Loenersloot

In fase 2 is door belangengroepen ingesproken tijdens de commissie M&M van 24 juni 2020. Eén van de punten was het verbreden van de N201 tussen Loenersloot en rijksweg A2. De mate van overlast die wordt ervaren door het wegverkeer (ook van de snelweg A2) is groot. Het verbreden wordt gezien als het faciliteren van meer verkeer en dat vindt men ongewenst.

In fase 3 is deze weerstand weggenomen door géén verbreding voor te stellen, maar wel een verbetering van het kruispunt Loenersloot met extra opstelstroken rechtdoor, een snelheidsverlaging naar 60 km/u, een plateau in de weg en geluidsmaatregelen. Dit komt de doorstroming ten goede - zowel voor verkeer vanuit het dorp als op de N201 - en heeft ook een positief effect op de leefomgeving door vermindering van de overlast.

De gemeente Stichtse Vecht pleit voor een constant snelheidsregime van 60 km/u op het tracé van de N201 door deze gemeente. Dit voor meer duidelijkheid richting de weggebruiker en extra verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de dorpen en het landelijke gebied daartussen. Het invoeren van 60 km/u op het gehele tracé strookt niet met het provinciale beleid in de Netwerkvisie en de intensiteit en functie van de N201 als regionale ontsluitingsweg. Ook strookt op dit moment een snelheidsregime van 60 km/u op dit tracé niet met de verwachting van de weggebruiker qua geldend snelheidsregime op een provinciale weg en daarmee is een snelheidsverlaging niet af te dwingen.

Vreeland

De wens voor een snelheidsregime van 50 km/u blijft bij de bewoners. Deze wens is in fase 2 gehonoreerd, maar wordt in fase 3 niet doorgevoerd. Dit snelheidsregime is ook niet passend binnen het Netwerkperspectief, waarbij we buiten de bebouwde kom alleen 60 en 80 km/u hanteren. Hier is teleurstelling over, maar men begrijpt dat het handhaven van deze lagere snelheid een probleem is. De ligging van de provinciegrens aan de oostzijde van Vreeland speelt ook een rol bij het realiseren van de maatregelen; de medewerking van de provincie Noord-Holland is nodig. Qua wijziging van het snelheidsregime staat de provincie Noord-Holland hier niet positief tegenover. Voor de realisatie van geluidsmaatregelen op het grondgebied van Noord-Holland willen zij hier wel medewerking aan verlenen. De verbetering van de veiligheid voor fietsers en wandelaars op de Vreelandbrug is een aandachtspunt waar we in de uitwerking specifiek naar kijken.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

In fase 2 zijn er in totaal vanuit de ontwerpdeliers en expertmeetings circa 60 oplossingen gegenereerd en vervolgens beoordeeld. Door trechtering op basis van de uitgevoerde onderzoeken, nadere afwegingen en expert judgement is gekomen tot het voorkeursalternatief met nog enkele alternatieven. In fase 3 zijn de gemaakte keuzen heroverwogen en zijn er nieuwe mogelijkheden bekeken. De afgevalen varianten zijn opgenomen in de eindrapportage (zie bijlage 1). In fase 3 zijn op basis van (bestuurlijke) overleggen, investeringskosten en maatschappelijke baten de volgende alternatieve oplossingen t.b.v. fietsverbeteringen als niet reëel en niet passend bij de opgaven geacht: fietstunnel N212, fietstunnel Singel, fietstunnel A2 en een nieuw fietspad aan de zuidzijde direct naast de N201 Loenersloot-Demmerikse brug.

Brede welvaart indicatoren:

Doorstroming

Van de 16 in beeld gebrachte knelpunten en wegvakken geeft onderzoek aan dat als er niets gedaan wordt (2030), het verkeer vastloopt op 2 locaties (4 knelpunten). Dit is de bocht bij Mijdrecht en de kruispunten bij de A2, Loenersloot en N402. De overige knelpunten zijn gemaskeerd. Ze lijken geen probleem, maar dit komt omdat het verkeer deze knelpunten niet kan bereiken door vertraging als gevolg van de vier zichtbare knelpunten. Wanneer de vier 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 voldoende doorstroming en

bereikbaarheid op de N201 wordt gerealiseerd binnen de uitgangspunten van de opdracht (1x2 rijstroken en 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.

Het oplossen van knelpunten levert lokaal verbeteringen op. Dit zowel in de doorstroming op de N201, als verbetering van de bereikbaarheid en oversteekbaarheid. Verschillende maatregelen zijn gericht op verkeerveiligheid en leefbaarheid, zoals de verlaging naar 60km/u met plateaus op de meeste kruispunten. Deze maatregelen zorgen voor een iets mindere doorstroming, waardoor er in de modellen zelfs een afname van verkeer gemeten wordt.

Er gaat door de maatregelen op zowel het oostelijke als het westelijke deel van de N201 minder verkeer rijden. Rondom Mijdrecht is de verwachte afname per etmaal ongeveer 10% en rondom knelpunt A2/Loenersloot/N402 is de afname per etmaal ongeveer 3%. Bij Mijdrecht is het verschil groter omdat daar ook een kruispunt komt te vervallen. Dit zijn uitkomsten uit een verkeersmodel wat gericht is op het berekenen van weerstanden en reistijden zonder dat er andere factoren mee kunnen spelen. Het verkeer dat er werkelijk rijdt, bestaat uit menselijke bestuurders die naast reistijd ook andere beslissingen nemen welke route gekozen wordt. Op basis van expert judgement verwachten we een kleinere afname dan het verkeersmodel heeft berekend.

De reistijd neemt sterk af, met name rond de knelpunten. Over het gehele tracé is de afname in reistijd in 2030 als volgt:

<i>Reistijd</i>	Ochtendspits		Avondspits	
Vreeland > Amstel Aquaduct	8,1 minuut afname	30% afname	1 minuut afname	5% afname
Amstel Aquaduct > Vreeland	3,7 minuut afname	17% afname	3,8 minuut afname	16% afname

Voertuigverliesuren zijn een meetbaar aspect van doorstroming waarop getoetst wordt. De voertuigverliesuren betreft de totale verliestijd van al het verkeer. In het verkeersmodel is dit de totale verliestijd per spitsperiode. Bij een afname van verkeer neemt het aantal voertuigverliesuren sterk af aangezien de voertuigverliesuren sterk afhankelijk zijn van het aantal voertuigen. Dit is de hoofdreden waarom de afname zo groot is.

<i>Voertuigverliesuren</i>	Ochtendspits	Avondspits
Vreeland > Amstel Aquaduct	49% afname	18% afname
Amstel Aquaduct > Vreeland	50% afname	23% afname

De opdracht uit fase 1 denkriching 3 is gestoeld op het feit dat de knelpunten opgelost worden zonder verkeersaantrekkende werking. De verkeersmodellen onderschrijven dat de knelpunten grotendeels worden verbeterd of opgelost en dat er een kleine afname van verkeer verwacht wordt. Op enkele knelpunten zijn minder grote verbeteringen voorgesteld dan in fase 2. Deze versoeringen leiden tot een afname van verkeer en toch een verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid.

Verkeerveiligheid

Qua verkeerveiligheid worden goede resultaten verwacht van de maatregelen: de overbelasting van knelpunten wordt vrijwel volledig opgelost, zodat ook minder roodlichtnegatie zal plaatsvinden. Kruispunten met overstekend langzaam verkeer worden voorzien van plateaus en krijgen een lokale snelheidsverlaging naar 60km/u. Waar nodig wordt het wegontwerp verbeterd en meer in lijn gebracht met de richtlijnen. Dit is zeker het geval op de knelpunten die worden aangepast. Daarnaast worden er directe aansluitingen op de N201 opgeheven. De fietsverkeerveiligheid neemt toe door, waar mogelijk, het plaatsen van geleiderails tussen de rijbaan en het fietspad alsook verbreding van het fietspad. Een vanuit de richtlijnen gestelde voorwaarde van een obstakelvrije berm van 4,5m kan niet worden gerealiseerd, Fietspadverlegging vergt een te grote investering aan grondaankopen en dwangpunten door bebouwing.

Fiets

Voor het fietsverkeer is gekeken naar het gehele traject vanaf Vreeland naar Amstelhoek (N196).

In het voorkeursalternatief is reeds rekening gehouden met een aantal fietsmaatregelen die tevens de veiligheid van de fietsers ten goede komen (zie Tabel 2 en Tabel 3 vanaf pagina 9). Op diverse locaties wordt het fietspad verbreed en wordt er een geleiderail toegepast indien de ruimte tussen de rijbaan en fietspad kleiner is dan 4,5meter. Waar het toepassen van een geleiderail niet mogelijk is, zal er gekeken worden naar alternatieve vormen van scheiding door middel van hekwerk of natuurlijke scheiding in de vorm van een heg. De exacte locaties volgt uit een integrale afweging in de vervolgfase.

In het maatregelpakket zijn ook aanvullende fietsmaatregelen opgenomen om de veiligheid voor overstekende fietsers te vergroten:

- Verlaging maximumsnelheid naar 60 km/u incl. aanleggen plateaus op kruisvlakken met overstekend langzaam verkeer.
- Verbreden middenberm (meer opstelplaats fietsers) om oversteek te verbeteren.
- Verbeteren fietsoversteken kruispunten.

De genoemde maatregelen verbeteren de veiligheid en het comfort voor fietsers op kruisingen met en wegvakken langs de N201 op de volgende manieren:

Kruispunten

Door de verlaging van de maximumsnelheid ontstaat er een rustiger verkeerbeeld op de kruisingen waarbij alle gebruikers meer overzicht hebben en meer tijd krijgen om te anticiperen op onverwachte situaties op de kruising. Het verbreden van de middenbermen biedt meer ruimte aan overstekende fietsers en voorkomt dat fietsers op de rijbaan achterblijven omdat er geen plek meer is in de opstelruimte van de middenberm. Dit komt voor als andere fietsers de oversteek voor de veiligheid hebben afgebroken en de middenberm bezet houden terwijl achterop komende fietsers het eerste deel van de oversteek al in gang hebben gezet. Het verlagen van de maximumsnelheid en het verbreden van de middenbermen. Beide maatregelen komen de veiligheid van fietsers die oversteken ten goede.

Wegvakken

Door het verbreden van het fietspad neemt de kans op conflicten tussen fietsers onderling af, omdat er meer ruimte is om elkaar op een comfortabele en veilige manier te passeren en naast elkaar te blijven fietsen. Het plaatsen van een geleiderail, hekwerk of heg verkleint de kans dat een fietser onbedoeld op de hoofdrijbaan terecht komt en voorkomt tegelijkertijd dat voertuigen ongewenst gebruik maken van het fietspad dan wel parallelweg. Daarnaast voorkomt een geleiderail dat een automobilist bij ongevallen doorschiet op het fietspad. De fietsintensiteiten spelen hierbij een rol. Afscherming is slechts aan één zijde van het fietspad nodig. De maatregel verhoogd het gevoel van veiligheid op het fietspad door een duidelijke afscherming van de hoofdrijbaan. Verder vangt een geleiderail en heg een deel van de spray die ontstaat bij regen op. Het verbreden van het fietspad en het plaatsen van een vorm van afscherming verhogen het comfort en zorgen voor een veiligere situatie voor fietsers langs de N201.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet in de toekomst een belangrijkere rol in het gebied spelen, waarbij het een essentieel onderdeel is van de modal-shift. In het maatregelenpakket profiteert het openbaar vervoer van de verbeterde doorstroming. Tussen Mijdrecht en Uithoorn hebben een aantal maatregelen een negatief effect op de OV-doorstroming. Deze effecten worden gemitigeerd door een aparte aansluiting van het openbaar vervoer op de N201 en het handhaven van de prioriteit van het openbaar vervoer op de kruispunten door een aparte opstelstrook voor de bus. Dit geldt ook voor de locatie aansluiting A2. De haltes langs het tracé waarderen we op naar de huidige eisen.

Daarnaast is er de wens voor de aanpassing van een aantal haltes naar het nieuwe U-liner concept. Dit geldt met name voor De Ronde Venen; het gebied heeft een sterkte focus op de regio Amsterdam.

In de dorpen van Stichtse Vecht ervaren de reizigers met name de afstand tussen de instap- en uitstaphalte langs de N201 als lang en onprettig. Dit komt deels door de bereikbaar- en toegankelijkheid van de halte, de oversteek van de N201 via een tunnel die onduidelijk is aangegeven en sociaal onveilig aanvoelt. Aandachtspunten in de verdere uitwerking van het ontwerp zijn:

- Toegankelijk en aangenaam maken van alle bushaltes en looproutes van/naar haltes;
- Voldoende fietsenstallingen bij bushaltes;

- Implementatie van het U-liner concept bij haltes Groenlandsekade, Vinkeveen Viaduct, Mijdrecht, Eerste/Tweede Zijweg, Mijdrecht Tienboerenweg en Amstelhoek, OV-prioriteit bij VRI's en de aansluiting van de busbaan vanuit Mijdrecht op de N201.

Door het strekken van de bocht bij Mijdrecht én het verwijderen van de busbaan is een aparte aansluiting voor het openbaar vervoer benodigd op de N201. Dit is vormgegeven met een specifieke aansluiting, geregeld met een verkeerslicht, ter hoogte van het Shell-station, zodat de bus direct op de N201 aantakt. Dit compenseert voor het feit dat er met het strekken van de bocht nog maar één aansluiting voor Mijdrecht is op de N201. Ook blijft de aparte rijstrook voor de bus beschikbaar bij kruispunt N201-Tienboerenweg zodat de aansluiting met de vrij liggende busbaan richting Uithoorn behouden blijft, alsook de voorrangsregeling op de VRI. Hierbij is rekening gehouden met voldoende lengte van deze rijstrook voor de bus zodat in geval van wachtrijen van verkeer voor het kruispunt, de bus ongehinderd de vrij liggende busbaan kan bereiken.

Vooralsnog wordt de realisatie van een halte Vinkeveen West aan de N201 niet meegenomen, tenzij elders middelen beschikbaar zijn voor het realiseren van een ongelijkvloerse oversteek.

Natuur en Landschap

Op verschillende plaatsen worden de natuur- en landschapswaarden mogelijk in enige mate aangetast. De aantasting van de natuur- en landschapswaarden kan gaan om gebieds- en soortenbescherming (Wet natuurbescherming), het Natuurnetwerk Nederland, biodiversiteit, landschappelijke structuur, versnippering, ruimtebeslag en landschappelijke inpasbaarheid.

Dat geldt voor de locaties Loenersloot, Vinkeveen en Mijdrecht. Bij Loenersloot is sprake van een natuurvriendelijke oever van de Angstel welke door verbreding van het viaduct voor kruispunt Loenersloot mogelijk wordt aangetast.

Ter hoogte van Vinkeveen heeft het verlengen van de toe- en afritten impact op de oevers van de Vinkeveense plassen. Bij Mijdrecht komt de strekking van de bocht deels te liggen in weidevogelgebied en zijn hier –ook buiten het weidevogelgebied- broedende grutto's waargenomen. Ook versnipperd hier het landschap.

Als er sprake is van aantasting, moet worden ingezet op compensatie van de aantasting en op een verbetering van de natuur- en landschapswaarden. De compensatie en verbetering wordt in de vervolgfase verder onderzocht.

Geluid

Op de N201 worden maatregelen genomen om de geluidsoverlast te beperken. Hiertoe zijn de effecten voor geluid kwalitatief in kaart gebracht. Er zijn een aantal hotspots vastgesteld waarbij er weliswaar deels geen wettelijke plicht is om maatregelen te nemen, maar 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 en bij de Singel;
- Mijdrecht – langs tracé van de gestrekte bocht.

In de verdere uitwerking van de plannen moet worden onderzocht welke concrete maatregelen (geluidschermen, geluid reducerend asfalt, whiswall en dergelijke) genomen kunnen worden om de geluidshinder bij deze hotspots te verminderen. Op verzoek van omwonenden zal bij het ontwerpen van de geluidsmaatregelen zoveel mogelijk rekening gehouden worden met het behoud van het aanwezige groen. Deze maatregelen komen de leefbaarheid ten goede, waarbij er door omwonenden wel aandacht is gevraagd voor behoud ervan.

Lucht

Voor het voorliggende maatregelenpakket is de luchtkwaliteitssituatie vergeleken met de toekomstige autonome referentiesituatie (2030). Over het algemeen is sprake van een neutrale score ten opzichte van de huidige situatie. Door het strekken van de bocht en het opschuiven van de N201 leidt dit tot een verplaatsing van de verkeersbewegingen bij Mijdrecht vandaan, wat leidt tot een forse afname van de verkeersbewegingen direct langs de oude infrastructuur van Mijdrecht. Deze verkeersbewegingen komen wel weer terug op de 'verschoven N201', waardoor dan weer verslechtering optreedt.

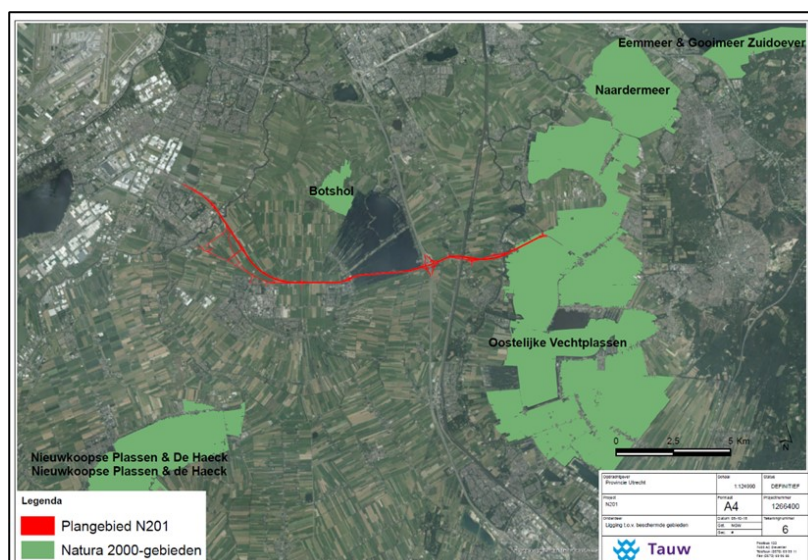
Voor alle overige locaties op het N201-tracé geldt voor aspecten binnen het thema lucht (concentratie op wettelijke rekenpunten voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) dat de maximale concentraties in de plansituatie binnen de geldende grenswaarden passen.

De impact van de maatregelen wordt daarom geclassificeerd als neutraal voor alle overige locaties. Voor NO₂ en PM₁₀ wordt bovendien voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005. PM_{2,5} voldoet daar net niet aan en schommelt net boven de WHO-advieswaarde uit 2005.

	Wet Milieubeheer	Advieswaarden WHO
jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO ₂	40 µg/m ³	40 µg/m ³
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM ₁₀	40 µg/m ³	20 µg/m ³
jaargemiddelde concentratie fijn stof PM _{2,5}	25 µg/m ³	10 µg/m ³

Planprocedures en stikstof

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



Figuur 4 Overzichtskartaat Natuurgebieden

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 het voorkeursalternatief uit te kunnen voeren. Voor de onderzoeken naar de stikstofdepositie bestaan de volgende mogelijkheden:

1. Er zijn omgevingsvergunningen nodig om de maatregelen te realiseren. Het is in dat geval denkbaar dat een natuurvergunning benodigd is om een deel van de maatregelen te realiseren;
2. Voor de te treffen maatregelen bij Mijdrecht, Vinkeveen, Loenersloot en kruispunt N420 is een wijziging van het bestemmingsplan/omgevingsplan noodzakelijk, de voorkeur heeft om samen met de gemeenten op te trekken. Vanwege de adaptieve benadering die wordt voorgestaan kan het voorkomen dat gekozen wordt voor een combinatie van de omgevingsvergunningprocedure en het bestemmingsplan of inpassingsplan.

Mogelijk geldt er voor het strekken van de bocht bij Mijdrecht een m.e.r.-plicht als gevolg van toename van de stikstofdepositie. Om te bepalen of dit zo is, doen we een nadere analyse op de verkeerscijfers en een ecologische toets. Voor de overige maatregelen geldt naar verwachting een m.e.r.-beoordelingsplicht. Afhankelijk van de nadere analyse en de ecologische toets bepalen we wat uiteindelijk nodig is. We informeren u te zijner tijd over de uitkomsten.

De uitvoeringsfase was voor tot voor kort vrijgesteld van stikstofberekeningen. Door een recente uitspraak van de Raad van State is deze vrijstelling komen te vervallen. Dit betekent enerzijds dat in de vervolgfase inzichtelijk

gemaakt moet worden of en in welke mate er stikstofdepositie-effecten zijn als gevolg van de aanleg. Mocht dit het geval zijn, volgt onderzoek of daar afdoende maatregelen tegen te nemen zijn. Anderzijds heeft de recente uitspraak van de Hoge Raad effect op veel projecten in Nederland en is de verwachting dat ook vanuit het Rijk hier maatregelen op worden genomen. In de vervolgfase kijken we hier nader naar.

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 2022). Dit is gedaan door de huidige situatie (referentie) te vergelijken met drie varianten. Het onderscheid tussen de varianten wordt alleen bepaald door de bocht bij Mijdrecht; de rest van de maatregelen is in alle drie de varianten hetzelfde. In de drie varianten is voor de bocht het volgende opgenomen:

1. het voorkeursalternatief (versoerd ontwerp strekken van de bocht);
2. verruimen van de bocht ;
3. strekken van de bocht op de wijze zoals voorgesteld in fase 2.

De MKBA geeft een integraal inzicht in de positieve en negatieve maatschappelijke effecten van het voorkeursalternatief en de overige 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 openbaar vervoer 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 een discontovoet van 4,5% en een looptijd van 30 jaar is de MKBA opgesteld.

Uit de onderzoeken is gebleken dat met dit kosteneffectieve maatregelenpakket de veiligheid en leefbaarheid meer in balans wordt gebracht met de bereikbaarheid. De MKBA heeft een bandbreedte, omdat niet alle effecten exact voorspeld kunnen worden.

De bereikbaarheidsbaten zijn voor het voorkeursalternatief tussen de € 87,15 miljoen (WLO Laag) en € 131,89 miljoen (WLO Hoog).

De baten in verkeersveiligheid zijn het lastigst te bepalen, omdat niet betrouwbaar is te voorspellen hoeveel ongevallen er na realisatie optreden. Daarom wordt gerekend met zowel geen reductie als maximale reductie (0 ongevallen). Bij geen reductie zijn de verkeersveiligheidsbaten €0 en bij maximale reductie zijn de verkeersveiligheidsbaten €92,40 tot €98,44 miljoen.

Als alle baten tegen alle kosten afgewogen worden, volgt de baten/kosten verhouding. Als de baten/kosten verhouding boven de 1,00 komt, betekent dit dat er netto meer baten zijn dan kosten. Het voorstel is dan kosteneffectief. De bandbreedte van het voorkeursalternatief zit tussen de 1,13 (geen reductie in ongevallen en WLO Laag scenario) en 2,93 (100% verkeersveilig en WLO Hoog scenario) en is daarmee in alle gevallen kosteneffectief.

Dit betekent dat deze investering met de doorstromingseffecten volledig wordt terugverdiend gedurende de afschrijvingsperiode. De verkeersveiligheidseffecten zijn ook significant, maar niet tot beperkt nodig om het pakket kosteneffectief te maken. Ondanks dat er forse investeringen gedaan moeten worden om de knelpunten aan te pakken, komt dit de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid/doorstroming ten goede.

Kijk ook door de Sociale bril:

Het maatregelenpakket Toekomst N201 houdt op diverse manieren rekening met inwoners die kwetsbaar zijn. Door het treffen van maatregelen die de leefomgevingskwaliteit verbeteren en de verkeersveiligheid verbeteren, niet alleen voor de automobilist maar ook voor de -in verhouding- kwetsbaardere fietser.

Mensgericht: Het maatregelenpakket heeft gevolgen voor weggebruikers (auto en fiets), omwonenden en bedrijven:

- De leefomgevingskwaliteit verbeteren we door het realiseren van geluid afschermende maatregelen ter hoogte van de woonkernen;
- Door de doorstroming te bevorderen op de N201 zal het stilstaande of filerijdende verkeer afnemen waardoor lokaal de luchtkwaliteit verbetert;
- Ook kan een inwoner uit de woonkernen sneller de N201 op rijden;

- Door een deel van de N201 te verplaatsen, komt deze verder van de woonkern Mijdrecht af te liggen waardoor de geluidsbelasting afneemt;
- Ook neemt door het strekken van de bocht in de N201 bij Mijdrecht de verkeersveiligheid toe.

Door een parallelweg te creëren, bevorderen we de verkeersveiligheid van diverse woningen en erven doordat zij niet meer direct de N201 op moeten rijden, maar via de parallelweg naar een VRI-geregeld kruispunt kunnen rijden.

Gebruikersgericht: de verschillende maatregelen voorstellen zijn besproken met de belanghebbenden (weggebruikers, omwonenden en bedrijven) via ontwerpessies, 1-op-1 gesprekken en inloopavonden. Tijdens het participatietraject werd duidelijk dat de belanghebbenden goed op de hoogte zijn van de problematiek rond de N201 en zich gehoord voelen door de concrete maatregelen.

Inclusief: In overleg met Team OV worden ook verbeteringen getroffen aan de toegankelijkheid van de verschillende bushalte voorzieningen langs de N201 en zijn er maatregelen in het pakket opgenomen die de sociale veiligheid in fiets-/voetgangerstunnels onder de N201 te verbeteren.

Daarnaast voldoet het Statenvoorstel met bijlagen aan de wettelijk verplichte toegankelijkheidsrichtlijnen, zodat bij publiceren van de documenten op de websites (Stateninformatiesysteem of provincie-utrecht.nl) de documenten voor iedereen toegankelijk zijn.

Participatie:

In fase 3 zijn in mei-juli 2022 de stakeholders gevraagd via 1-op-1 gesprekken, vier inloopbijeenkomsten en een online participatieplatform om reacties en suggesties op het maatregelenpakket te geven. Hierbij werd duidelijk dat er veel belangenverenigingen, dorpsraden, ondernemers en ook individuele burgers inhoudelijk goed op de hoogte waren van het project, de probleemstelling en inhoudelijk met suggesties kwamen. Het strekken van de bocht bij Mijdrecht is een gewaardeerde maatregel. Maar er werd ook teleurstelling uitgesproken over het feit dat de fietstunnels zoals opgenomen in fase 2 niet terugkomen in het maatregelenpakket van fase 3. Voor de kern Vinkeveen blijft de impact van de N201 aanzienlijk. Bewoners ervaren daarom dat de impact van de N201 op de leefbaarheid in en ontwikkelingsmogelijkheden voor Vinkeveen beperkt zal zijn.

Periodiek zijn de voortgang en de resultaten van de onderzoeken besproken met de betrokken overheden. De meest recente stuurgroep heeft op 14 oktober 2022 heeft plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland, de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht en Rijkswaterstaat.

Op basis van alle reacties kan gesteld worden dat de stakeholders bekend zijn met de inhoud van het project en dat zij inzage hebben in de eventuele gevolgen van de aanpassingen van de N201 op hun wegennet. 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 deterministische kostenraming bedraagt de totale investering € 75,2 miljoen exclusief BTW (prijsspeil 2022).- Het maatregelenpakket o.b.v. fase 2 bedroeg € 115 miljoen, wat met het huidige prijspeil tussen de € 130 en 140 miljoen is. Zie hiervoor ook tabel 1. Daarmee is er een kosteneffectiever pakket ontwikkeld in fase 3, wat ook blijkt uit de MKBA. Beide ramingen zijn gebaseerd op een P50 kostenraming met een overschrijdingskans van 50%.

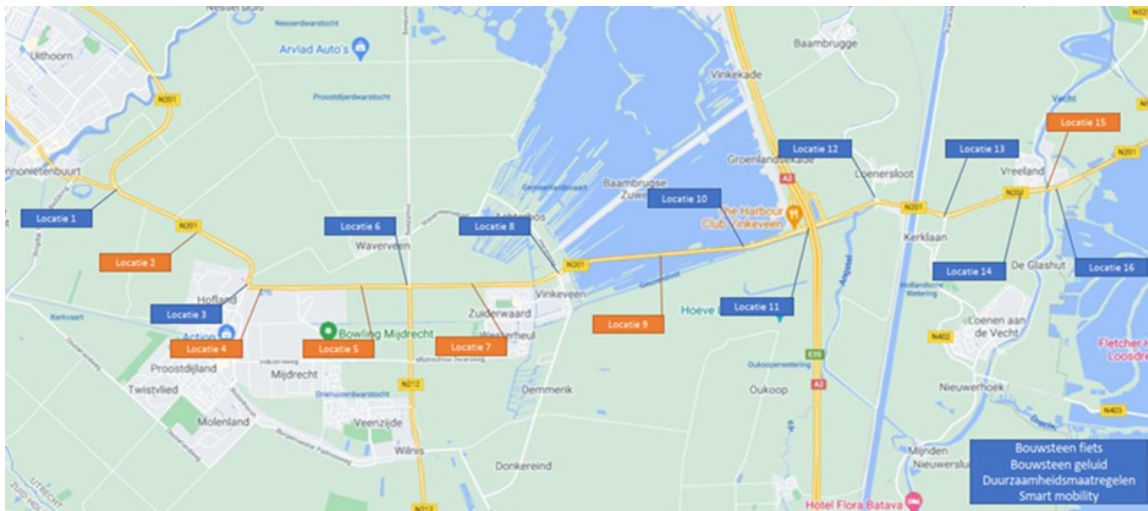
Conform de Nota Investeren wordt de kredietaanvraag voor projecten gebaseerd op een probabilistische kostenraming (P85) met een overschrijdingskans van 15%. Om de overschrijdingskans te verkleinen tot 15% (P85-raming: 85% kans dat het investeringsbedrag onder het investeringsbedrag blijft) wordt er conform de Nota Investeren extra budget gereserveerd (onzekerheidsreserve). Op basis van de meest actuele kostenraming bedraagt in dat geval het investeringsbedrag € 95.122.000 (excl. BTW), waarvan:

- € 73.992.000 uit investeringen provinciale wegen;
- € 4.740.000 uit investeringen Leefomgeving;
- € 8.110.000 uit investeringen Fiets;
- € 8.280.000 uit investeringen Verkeersveiligheid.

De voorlopig geraamde kosten (P85) zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijspeil 2022, exclusief BTW), in miljoenen euro's:

Nr.	Locatie	Kosten voorkeursalternatief fase 3 (probabilistische kostenraming P85)	Verwachte oplevering
1	Locatie 1: aansluiting N196-N201 (POI 1)	32,74	2026
2	Locatie 2: Wegvak Mijdrechtse Zuwe (POI2)	1,94	2026
3	Locatie 3: Bocht bij Mijdrecht (POI 3)	3,64	2028
4	Locatie 4: Wegvak tussen Hofland en Veenweg (POI 4)	18,54	2028
5	Locatie 5: Kruispunt Veenweg en wegvak tussen Veenweg en N212 (POI 5)	8,54	2028
6	Locatie 6: Kruispunt N212 - N201 (POI 6)	2,64	2025
7	Locatie 7: Wegvak tussen N212 en Vinkeveen (POI 7)	2,44	2024
8	Locatie 8: Passage Vinkeveen (POI 8)	3,74	2029
9	Locatie 9: Wegvak Vinkeveense Plassen (POI 9)	5,74	2024
10	Locatie 10: Bouwsteen B: Demmeriksebrug -wegvak tot A2 - (POI 10)	1,44	2032
11	Locatie 11: Aansluiting A2 (POI 11)	1,64	2025
12	Locatie 12: Kruispunt Loenersloot (POI 12)	5,74	2027
13	Locatie 13: Kruispunt N402-N201 (POI 13)	1,74	2028
14	Locatie 14: Kruispunt N201-Singel (POI 14)	1,25	2028
15	Locatie 15: Passage brug Vreeland (POI 15)	1,54	2029
16	Locatie 16: Kruispunt N201-Raadhuislaan (POI 16), wegvak A2-Loenersloot en wegvak N402-Singel	1,74	2030
	Duurzaamheidsmaatregelen, smart mobility	verwerkt per deelraming	-
	totaal	95,12	2030

Tabel 6 Kostentabel en opleverdatums



Figuur 5 Overzichtsk kaart locaties fase 3

Na besluitvorming door Provinciale Staten zal dit project in het Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit (MIP) overgaan naar de voorbereidingsfase en wordt daarop het MIP geactualiseerd conform de P&C-cyclus.

Afschrijving

Over de provinciale investering voor maatschappelijk nut vindt volgens de door PS vastgestelde kaders afschrijving plaatsvinden. Deze afschrijving vindt na realisatie plaats over de daadwerkelijk gemaakte kosten van de investering en wordt ten laste gebracht van het kapitaallastenbudget. Uitgaande van een investering van € 95.122.000 (excl. BTW) zal dit na geleidelijke oplevering van het werk leiden tot een maximale kapitaallast van € 3.326.000.

De investeringen bestaan uit een component Wegen (verhardingen) met een afschrijvingsduur van 30 jaar en een component verkeersregelininstallatie en openbare verlichting met een afschrijvingsduur van 15 jaar.

Kapitaallastenplafond

In de kadernota 2023 -2026 heeft uw Staten besloten tot een verhoging van de kapitaallast provinciale wegen met een bedrag van 1,5 mln. per jaar. In de toelichting daarop is aangegeven dat gezien de forse financiële omvang de projecten N201 en N210 niet zijn meegenomen in deze extra kapitaalslast. Afhankelijk van de precieze uitkomsten en de besluitvorming door uw Staten zullen deze projecten op zichzelf ook een verhoging van het kapitaallastenplafond tot gevolg kunnen hebben. Dit blijkt het geval voor de N201.

Op basis van de huidige planning en prognose die in het Meerjarig Investeringsplan Mobiliteit (Begroting 2023) is voorzien, is een geleidelijke ophoging van het kapitaallastenplafond van totaal € 3.326.000 nodig om de investering van de N201 financieel te dekken. Het huidige kapitaallastenplafond ligt voor provinciale (vaar)wegen op € 12.990.000 en zal door de investeringen op de N201 richting 2030 moeten stijgen tot € 16.316.000. Bij de begroting 2024 doen wij u een voorstel voor deze stapsgewijze groei van het kapitaallastenplafond.

Bijdragen derden

Ten aanzien van cofinanciering heeft de gemeente De Ronde Venen toegezegd een financiële bijdrage te willen leveren voor het strekken van de bocht bij Mijdrecht. Op bestuurlijk niveau heeft de gemeente De Ronde Venen aangegeven dat zij bereid zijn € 2,5 mln. (excl BTW) bij te dragen, onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad van De Ronde Venen. Na een besluit van uw Staten werken we dit verder uit in een overeenkomst tussen de provincie en de gemeente en wordt dit opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM). Op dat moment zullen we bij het betreffende P&C-stuk ook de consequenties voor het verstrekte krediet verwerken en de verlagende effecten die dit heeft op de kapitaalslast betrekken bij de begrotingsvoorbereiding.

Indexering

In de recentelijk vastgestelde Nota Investeren, waarden en exploiteren (2022) is opgenomen dat infrastructurele investeringsprojecten die zich over meerdere jaren voltrekken worden geïndexeerd. De indexatie wordt berekend op basis van het prijsindexcijfer voor de grond-, weg- en waterbouw (GWW), zoals dat door het CPB wordt bijgehouden. De financiële consequenties worden verwerkt in de Kadernota en Begroting van de Planning en Controlcyclus.

Kasritme

Het volgende kasritme (MIP) wordt gehanteerd voor de projectuitgaven N201 (bedragen in miljoen euro's excl. BTW):

Omschrijving	23	24	25	26	27	28	29	30	Totaal
Investerings Provinciale Wegen	2,76	5,9	4,17	28,12	12,61	14	4,61	1,81	73.992.000
Investerings Leefomgeving	0	0	1	1	1	1	0,74	0	4.740.000
Investerings Fiets	1	2	1	2	1	1	0,14	0,14	8.280.000
Investerings Verkeersveiligheid	1	2	1	2	1	1	0,11	0	8.110.000
Totale investeringen	4,76	9,90	7,17	33,12	15,61	17,00	5,60	1,95	95.122.000

Tabel 7 Kasritme

Beheer en onderhoud

Voor de beheer- en onderhoudskosten dient rekening te worden gehouden met een toename als gevolg van areaaluitbreiding en wijziging van het areaal. Er moet rekening gehouden worden met jaarlijkse extra beheer- en onderhoudslasten ter hoogte van gemiddeld 2 % van de netto-investeringskosten nieuwbouw N201. In de eerstvolgende Nota Kapitaalgoederen (2021) wordt de extra budgetbehoefte voor beheer en onderhoud weginfra opgenomen van het huidige areaal en de projecten waarvan tot realisatie is besloten.

Fiscale positie

De provincie Utrecht gaat werkzaamheden uitvoeren aan de N201. Dit project bestaat uit deelprojecten waarbij telkens een afweging gemaakt moet worden wat de fiscale gevolgen zijn per deelproject. Uit de contacten met de Belastingdienst volgt dat kritischer wordt gekeken dan voorheen naar het exacte eigendom en toeleiding van een deelproject.

Voorop staat dat de provincie Utrecht in beginsel niet btw-ondernemer is voor dit project en zodoende een beroep op het BTW-compensatiefonds kan doen wat betreft de btw die daarbij aan de provincie Utrecht in rekening wordt gebracht. Echter, in bepaalde gevallen kan dat anders zijn, namelijk wanneer de provincie werkzaamheden verricht of doet verrichten aan eigendommen van derden – in het project bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat of de betrokken gemeenten – is in beginsel geen recht op compensatie. Ervaring leert dat dit zich bijvoorbeeld bij geluidswallen voor kan doen. Daarbij geldt ook dat wanneer voor de werkzaamheden een bijdrage wordt verkregen, de provincie Utrecht in beginsel voor dat deel als btw-ondernemer zal gelden. Dit zou tot gevolg hebben dat de provincie de btw op kosten ter zake in aftrek kan nemen en over de bijdrage btw in rekening moet brengen. Het voorgaande vergt dan een op deelprojecten ingerichte administratie. Daar waar sprake is van investeringen op grondgebied, respectievelijk concreet ten behoeve van derden, waarbij met name deelprojecten met baat voor Rijkswaterstaat extra aandacht vergen, werkt btw op de kosten ter zake kostenverhogend.

In algemene zin geldt dat bij het project de provincie Utrecht 'anders dan als ondernemer' handelt voor de btw en zodoende de btw bij het BTW-compensatiefonds terug kan claimen. Echter, bij voorbaat valt niet uit te sluiten dat bepaalde deelprojecten tot kostenverhogende btw leiden. Op basis van de deterministische kostenraming bedraagt de totale investering € 75,2 miljoen exclusief btw (prijsspeil 2022). Conform de Nota Investeren wordt de kredietaanvraag voor projecten gebaseerd op een probabilistische kostenraming (P85) met een overschrijdingskans van 15%. Op basis van de meest actuele kostenraming bedraagt in dat geval het investeringsbedrag € 95.122.000 (excl. btw). De btw welke kostprijsverhogend werkt, mogelijk van geringe aard, kan naar alle waarschijnlijkheid gedekt worden vanuit de onzekerheidsreserve (P85-raming). De fiscale toets wordt verder uitgewerkt in de voorbereidingsfase.

Vervolg

Het project wordt in de volgende fase gesplitst in deelprojecten ten behoeve van een gefaseerde uitvoering en heldere administratie in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM).

Voor het voorkeursalternatief is een voorbereidings- en uitvoeringsplanning opgesteld op basis van expert judgement. In de planning is getracht de aanpak van de knelpunten ten oosten en ten westen van de A2 zoveel als mogelijk parallel te laten verlopen.

De planning is dusdanig opgesteld dat, omwille van de doorstroming en bereikbaarheid voor de gehele N201, de overlast tijdens de uitvoering van de verbeteringsmaatregelen wordt beperkt. In de verdere planuitwerking wordt op basis van verdere uitwerkingen, ruimtelijke procedures en ruimtelijke ontwikkelingen de planning en opdeling in deelprojecten verder uitgewerkt. De totale doorlooptijd komt naar verwachting op circa 10 jaar vanaf 2023.

Knelpuntlocatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
POI 1: Kruispunt N201-N196							
POI 2: Wegvak Mijdrechtse Zuwe							
POI 3-4-5: Bocht bij Mijdrecht							
POI 6: Kruispunt N212							
POI 7: Wegvak N212-Vinkeveen							
POI 8: Passage Vinkeveen							
POI 9: Wegvak Vinkeveense Plassen							
POI 10: Demmeriksebrug (apart project)							
POI 11: Aansluiting A2							
POI 12: Loenersloot							
POI 13: Kruispunt N402							
POI 14: Kruispunt Singel							
POI 15: Passage brug Vreeland							
POI 16: Kruispunt Raadhuislaan							

Tabel 8 Voorbereidings- en uitvoeringsplanning (oranje = voorbereiding, blauw = uitvoering)

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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

Ontwerp-besluit

Besluit op 14-12-2022 tot vaststelling van Programma Toekomst N201, studiefase 3.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 14-12-2022.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8-11-2022 met nummer, CM6JEUKNHENR-123913648-156462 van afdeling MOB, team PPM3.

Overwegende dat:

- dat de N201 al jarenlang het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie is,
- dat er veel ongelukken gebeuren op de N201,
- dat de leefbaarheid verbeterd kan worden,
- dat er op 30 mei 2017 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201,
- dat er met het Statenbesluit op 14 april 2021 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201 fase 3,
- dat er middels een uitgebreid participatie traject de stakeholders betrokken zijn geweest bij het tot stand komen van het oplossen van de knelpunten,
- dat de oplossingsrichtingen zijn gewogen door een expertteam en nader onderzocht zijn op diverse aspecten,
- dat dit heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief dat het meest tegemoetkomt aan de beleidsuitgangspunten en de geformuleerde opdracht.

Besluiten:

1. Het voorkeursalternatief N201 te promoten naar de voorbereidingsfase; en kennis te nemen van de voorgenomen aanpak voor het kruispunt Tienborenweg, busbaan langs Mijdrechtse Zuwe het kruispunt met de N212, passage Vinkeveen, de aansluiting met de A2 oost en west, het kruispunt met de Rijksstraatweg – Binnenweg te Loenersloot, het kruispunt met de N402, het kruispunt met de Singel – Loenenseweg, het tracé Raadhuislaan - Singel, het kruispunt N196, opritten kern Vinkeveen, aanpassing openingstijden Demmerikse brug en Vreelandse brug, de fietsroutes oa. Amstelhoek – Mijdrecht en Vinkeveen – A2 – Loenersloot, voorzieningen openbaar vervoer en de bovenwettelijke geluidwerende voorzieningen (hotspots);
2. Vast te stellen dat de nu voorliggende voorkeursvariant leidt tot een positieve MKBA-score die varieert tussen de 1,13 en 2,93 en de voorkeursvariant daarmee kosteneffectief is;
3. Specifiek voor het strekken van de bocht bij Mijdrecht een MER-studie te starten, en deze vooruitlopend hierop ook te promoten naar de voorbereidingsfase;
4. Voor het voorkeursalternatief, inclusief de bocht bij Mijdrecht, een investeringskrediet te verstrekken van € 95.122.000 (excl. btw) waarvan:
 - a. € 73.992.000 uit investeringen provinciale wegen;
 - b. € 4.740.000 uit investeringen Leefomgeving;
 - c. € 8.110.000 uit investeringen Fiets;
 - d. € 8.280.000 uit investeringen Verkeersveiligheid.
5. Het kapitaallastenplafond in 2026 structureel te verhogen met de kapitaallasten N201 groot € 3,326 miljoen tot € 16,316 miljoen en dit te dekken uit het structureel begrotingssaldo 2026 groot € 33,716 miljoen (inclusief septembercirculaire 2022). Gelijktijdig in 2026 de extra ruimte onder het kapitaallastenplafond groot € 3,326 miljoen incidenteel te laten vrijvallen ten gunste van het incidenteel begrotingssaldo;
6. In 2023 de hoogte van het kapitaallastenplafond vanaf 2027 te betrekken bij de besluitvorming van het Programma Bereikbaarheid 2024-2029, het MIP Mobiliteit 2024-2027, de Kaderbrief 2024 en de Begroting 2024.

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Griffier,
mr. C.A. Peters