

**College van Gedeputeerde Staten  
statenvoorstel**

DATUM 8-01-2019  
AFDELING MOB  
STELLER Arie Vijfhuizen  
DOCUMENTNUMMER 81E1A22D

NUMMER PS  
COMMISSIE MME  
DOORKIESNUMMER 06 – 5000 3554  
PORTEFEUILLEHOUDER Straat

---

**Titel** : Keuze voorkeursvariant Toekomst N201

---

**Inhoudsopgave**

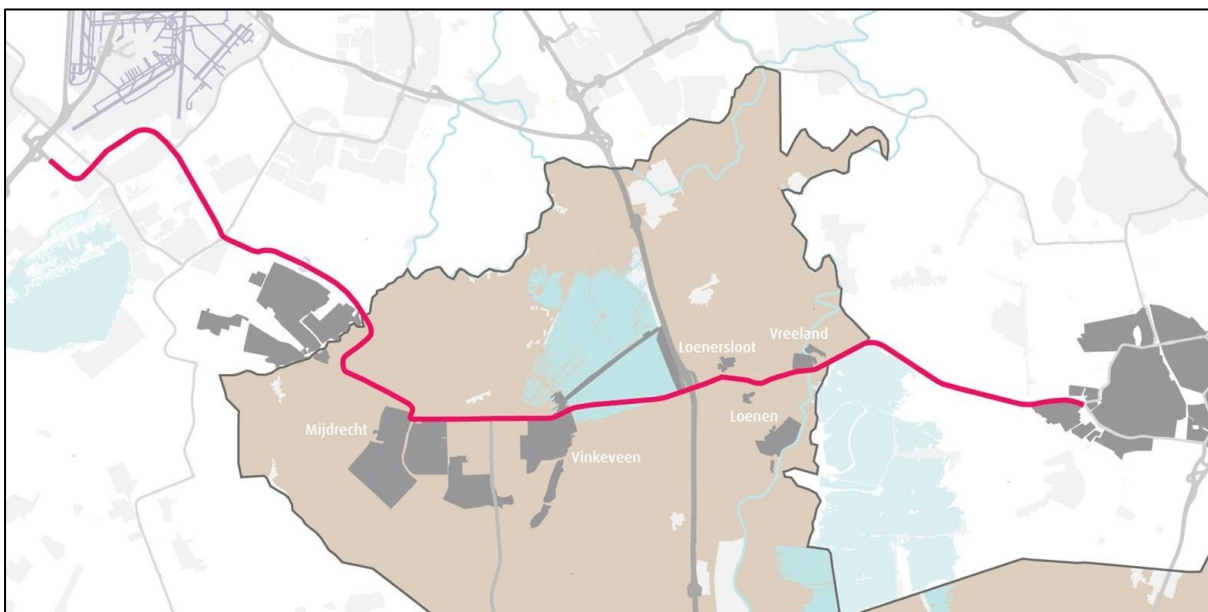
|                |          |
|----------------|----------|
| Ontwerpbesluit | pag. 25  |
| Toelichting    | pag. 27  |
| Bijlage(n):    | diversen |

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provinciale weg N201 kent al jaren grote doorstromingsproblemen op verschillende wegvakken. Het is daarmee één van de grootste doorstromingsknelpunten in onze provincie. Dit heeft te maken met de groei van de mobiliteit en de ruimtelijke en economische activiteiten in het invloedsgebied van deze weg. Wij blijven de komende jaren inzetten op het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming. Vandaar dat wij hebben besloten om het programma 'Toekomst N201' op te starten. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en alle toekomstige en al lopende projecten te coördineren vanuit het programma. Met toekomstbestendigheid wordt bedoeld dat de N201 ook op langere termijn (2030) voldoet aan de doelstelling van de opdracht: Een goede bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met nu reeds voorzienbare ruimtelijke ontwikkelingen en met trends in multimodaliteit, en tegelijkertijd het behouden en/of versterkt hebben van de landschappelijke en natuurlijke waarden.



*Figuur: De N201 loopt van Zandvoort tot Hilversum. Het Utrechtse deel is 16,3 kilometer lang en loopt vanaf het aquaduct bij Amstelhoek tot net voorbij Vreeland.*

Er is reeds een breed spectrum aan optimalisaties aan de N201 doorgevoerd en er worden nog steeds optimalisaties voorbereid en doorgevoerd. Desondanks kan de provincie niet om het feit heen dat deze middelen en oplossingen niet meer toereikend zullen zijn om de doorstromingsproblemen op de N201 op te lossen. De bevindingen uit de trajectstudie Loenersloot, de toezeggingen vanuit de Realisatie Impuls en het onderzoek volgend uit de aangenomen motie 'Inventariseren aanpak fileprobleem N201 – Loenerslootse brug' (d.d. 22 juni 2015) ondersteunen de noodzaak van het programma 'Toekomst N201'. Daarnaast veroorzaken de economische en ruimtelijke activiteiten nu en in de toekomst alleen maar meer druk op de N201. In de afgelopen tijd hebben we een breed onderzoek uitgevoerd naar de toekomstbestendigheid en naar aanleiding hiervan stellen wij voor om de voorkeursvariant, denkrichting 3, in fase 2 verder uit te werken. In de tussentijd zetten wij in op het maximaliseren en optimaliseren van de capaciteit op de N201 door middel van Smart Mobility.

Voor de N201 hebben wij daaruit de volgende probleem- en doelstellingen geformuleerd →

**Probleemstelling:** De N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in onze provincie. Door toekomstige economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijkt uit de verkeersmodellen dat de N201 alleen maar drukker wordt. Zonder maatregelen op de korte, middellange en lange termijn komt het verkeer op de N201 meer en meer stil te staan. Dit ondermijnt de bereikbaarheid en dus aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van onze provincie.  
**Doelstelling opdracht:** Het realiseren van een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt.

#### *Voorgeschiedenis*

Op 30 mei 2017 hebben wij besloten de opdracht Programma Toekomst N201 vast te stellen en daarvoor een budget van €1.200.000 beschikbaar te stellen. Dit hebben wij middels een statenbrief (nr. 81AFE42A) aan u medegedeeld. Op 19 juni 2018 hebben wij kennis genomen van de vertraging in het project en een nieuwe planning voor het programma vastgesteld. Daarbij hebben wij besloten een fasering in te bouwen: eerst leggen wij eind 2018 een richtinggevend besluit aan u voor (fase 1) en vervolgens leggen wij eind 2019 een uitwerking van de voorkeursvariant middels een uitvoeringsbesluit aan u voor (fase 2). Dit besluit hebben wij ook middels een statenbrief (nr. 81D367C7) aan u medegedeeld. Daarnaast is dit programma opgenomen als pilot vanuit de motie-70 PS2018MME15: een plaatje zegt meer dan duizend woorden, ingediend door D66. Tot slot loopt de invulling van motie M068, Smart Mobility op de N201, parallel aan het programma Toekomst N201. De uitvoering van iVRI's, truck platooning en Intercor loopt, maar staat los van het programma.

#### *Essentie / samenvatting*

Vanuit het programma toekomst N201 zijn wikken en wegensessies (zie "participatie") gehouden. Hieruit zijn vier denkrichtingen naar voren gekomen:

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

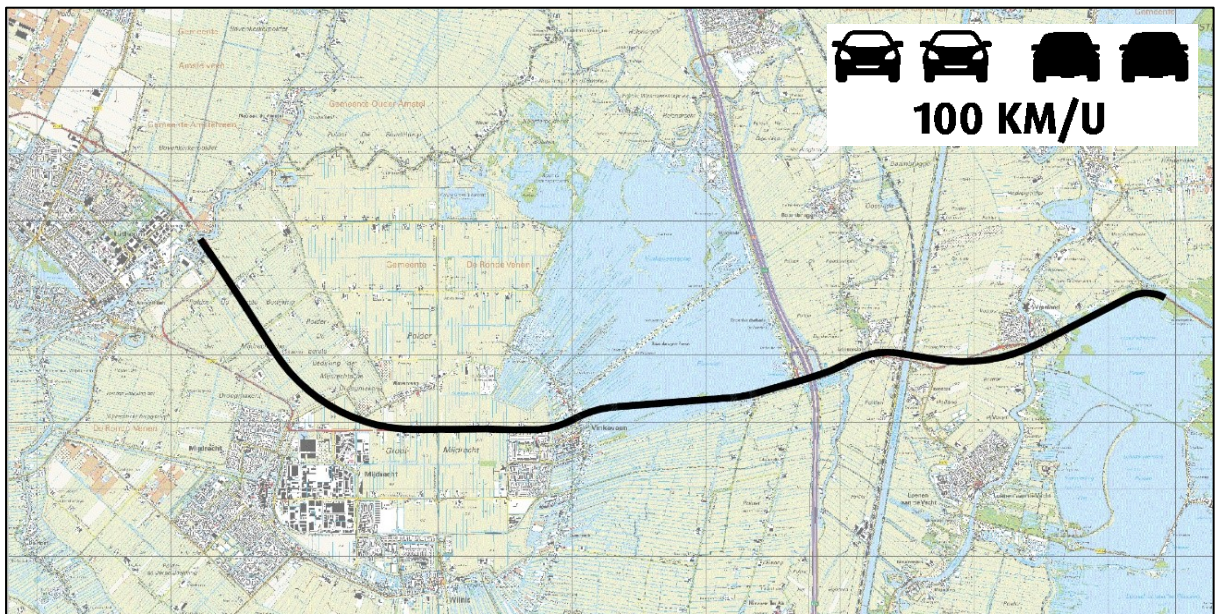
Deze vier denkrichtingen zijn middels diverse onderzoeken in beeld gebracht. Daarna hebben wij besloten om eind 2018 eerst een richtinggevend besluit te laten nemen (fase 1) en daarna eind 2019 een uitvoeringsbesluit (fase 2). In fase 1 zijn de afgelopen periode (aug.-nov. 2018) van de vier denkrichtingen schetsontwerpen en kostenramingen opgesteld. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd naar verkeer, maar ook naar natuur, geluid, lucht en landschappelijke inpassing. Alle onderzoeken tesamen hebben geleid tot een nota denkrichtingen en voorkeursvariant (bijlage 2) met alle memoranda (bijlage 3), een memo participatie (bijlage 4) en een nota MKBA-light (bijlage 5). Deze onderzoeken zijn samengevat in een adviesnota (bijlage 1).

Denkrichting 3 (1x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten) komt als voorkeursvariant naar voren, daarom stellen wij voor om denkrichting 3 als voorkeursvariant te kiezen en deze in fase 2 verder uit te werken naar een uitvoeringsbesluit en dekkingsbesluit.

#### De vier denkrichtingen

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 zijn als volgt:

#### **Denkrichting 1: 2x2 rijstroken met maximum snelheid 100 km/u**



*Figuur: Tracé van denkrichting 1*



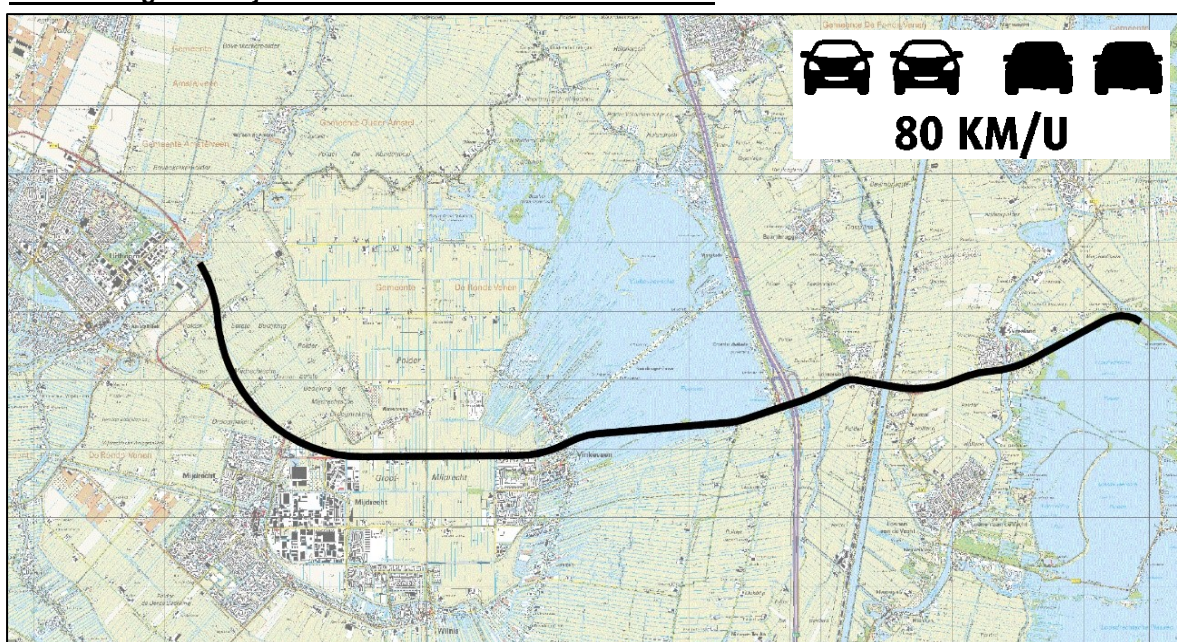
*Figuur: Voorbeeld van een 2x2 autoweg (N50 Ens, bron: wegenwiki.nl)*



De N201 wordt tussen de A4 en de A27 opgewaardeerd tot een weg met 2 rijbanen met elke rijbaan 2 rijstroken (in het vervolg spreken we van 2x2 rijstroken) en een wettelijke maximumsnelheid van 100 km/u. In deze denkrichting krijgt het tracé de status van autoweg. Het aquaduct bij Amstelhoek wordt ook uitgevoerd als een weg met 2x2 rijstroken. Er komt een nieuwe wegverbinding tussen de N201 en de A27 ten zuiden van Hilversum. De S-bocht op de N201 bij de kern Mijdrecht wordt vanaf het aquaduct bij Amstelhoek gestrekt. Op de N201 komen nieuwe (hoge) bruggen met 2x2 rijstroken, waardoor er geen brugopeningen noodzakelijk zijn. Alle aansluitingen met de N201 worden ongelijkvloers. Op de kruispunten met de toe- en afritten is modelmatig vooralsnog uitgegaan van voorrangskruispunten.

Er zijn in deze denkrichting geen aanpassingen meegenomen voor de aansluitingen van de N201 met de A4 en met de A2. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.

### **Denkrichting 2: 2x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u**



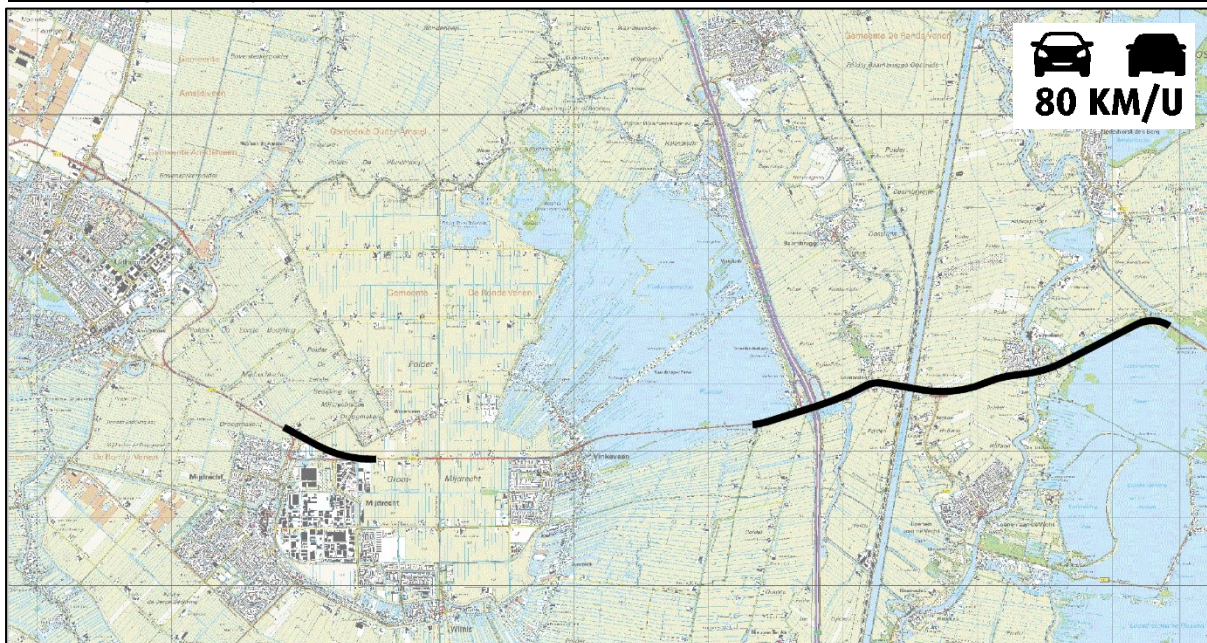
*Figuur: Tracé van denkrichting 2*

De capaciteit op de N201 wordt tussen het aquaduct Amstelhoek en de N402 vergroot door het realiseren van een weg met 2x2 rijstroken. De wettelijke maximum snelheid blijft 80 km/u. De N201 krijgt de status van weg met geslotenverklaring (verboden voor tractoren, brommobielen en (brom-)fietsers). Dat betekent dat langs het hele tracé een parallelweg komt. Het aquaduct bij Amstelhoek blijft 1x2 rijstroken. De S-bocht op de N201 bij Mijdrecht wordt gestrekt. Op de N201 komt een nieuwe hoge brug bij de Vinkeveense Plassen, waardoor hier geen brugopeningen meer noodzakelijk zijn.

Op de kruispunten waar de N201 wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken zijn alleen de rechtdoorgaande stroken op de N201 ook uitgevoerd met 2 rijstroken per rijrichting. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.



### Denkrichting 3: 1x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten (voorkeursvariant)



Figuur: Tracé van denkrichting 3

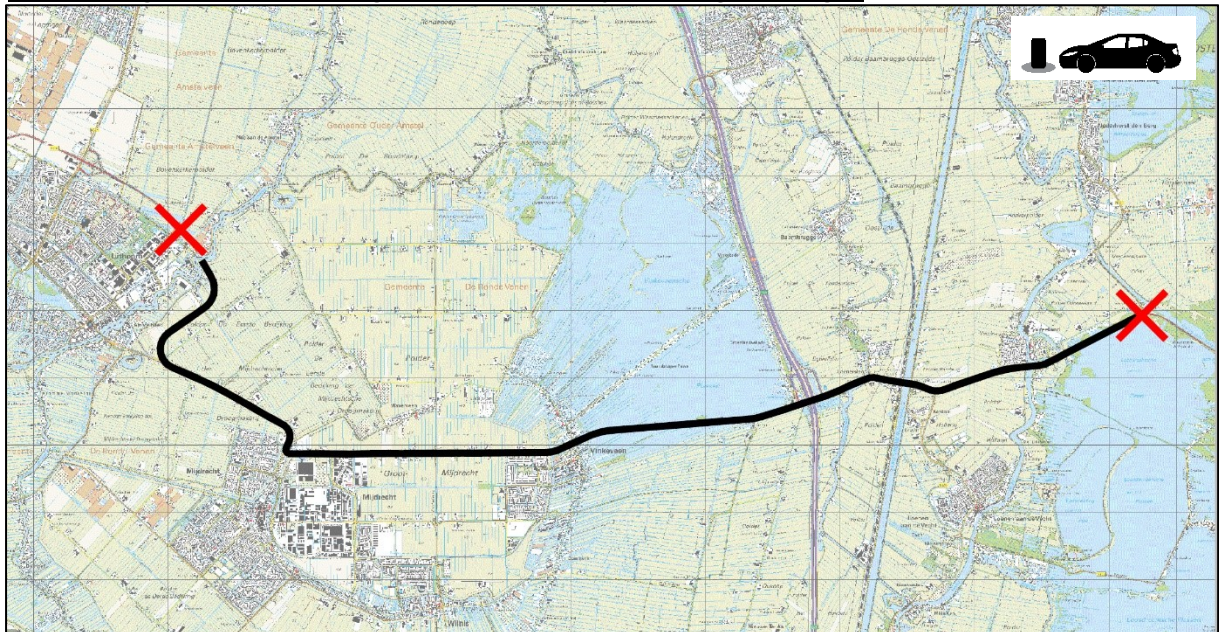
Op de N201 blijft de wettelijke maximum snelheid 80 km/u. De status van de weg blijft verder hetzelfde als in de huidige situatie. De S-bocht op de N201 bij Mijdrecht (Hofland) wordt gestrekt, waarbij de bochtafsnijding enkel bij Mijdrecht plaatsvindt en niet wordt doorgetrokken tot Uithoorn. Het aquaduct bij Amstelhoek blijft een rijbaan met 1x2 rijstroken. Op de kruispunten waar de N201 wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken zijn alleen de rechtdoorgaande stroken op de N201 ook uitgevoerd met 2 rijstroken per rijrichting. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.



Figuur: Voorbeeld van een gebiedsontsluitingsweg 1x2



#### Denkrichting 4: afwaarderen weg naar 60 km/u met fysieke wegafsluitingen



Figuur: Tracé van denkrichting 4

In denkrichting 4 blijft de N201 1x2 rijstroken houden. De enige aanpassing is dat de N201 fysiek wordt afgesloten bij het aquaduct Amstelhoek en tussen de N523 en Kortenhoef. Bij deze wegafsluitingen (zogenoemde 'knippen') kan het wegverkeer niet doorrijden. De status van de weg blijft verder hetzelfde als in de huidige situatie. De locaties van de 'knippen' zijn gekozen in de buurt van de provinciale grenzen. Op het oostelijke deel van de N201 is de 'knip' echter dichterbij Hilversum geplaatst om de verbinding met de N523 richting de A2 in stand te houden. Daarnaast wordt de maximum snelheid verlaagd naar 60 km/u.



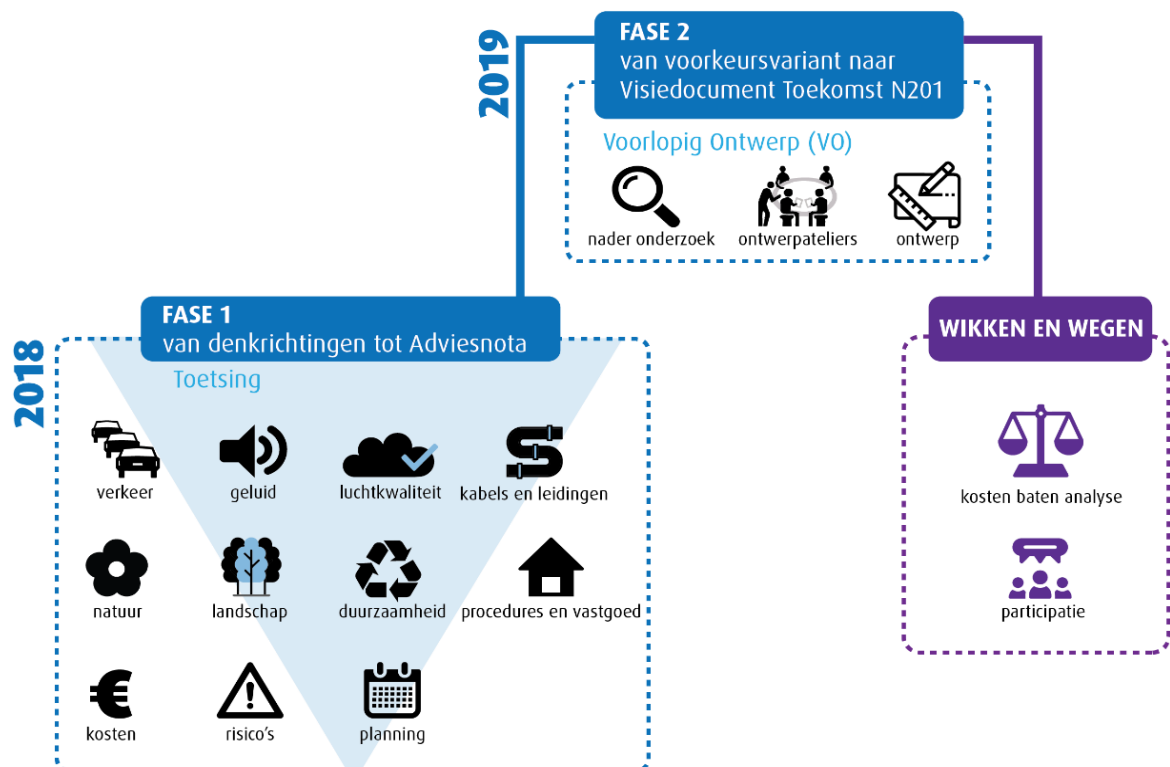
Figuur: Voorbeelden van fysieke wegafsluitingen voor autoverkeer

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

- Dynamisch verkeersmodel
- Toekomstvisie fiets
- Herkomst- en bestemmingenonderzoek
- Natuur
- Smart Mobility
- Toekomstvisie OV
- Probleemanalyse N291

Vervolgens zijn vanaf september 2018 in fase 1 (zie figuur hieronder) de vier denkrichtingen onderzocht op de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschappelijke inpassing. Daarnaast zijn onderzocht de thema's duurzaamheid, procedures en vastgoed, kabels en leidingen, risico's, planning en kosten. De uitkomsten van de onderzoeken verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschappelijke inpassing zijn gedeeld met de omgeving begin november 2018. Uit al deze onderzoeken is een voorkeursvariant naar voren gekomen die in een richtinggevend besluit wordt vastgelegd.

De planning is dat het na het richtinggevende besluit in Provinciale Staten op 18 februari 2019 in fase 2 de voorkeursvariant wordt uitgewerkt met behulp van alle noodzakelijke onderzoeken en ontwerpateliers voor de omgeving. Dit moet leiden tot een uitvoeringsbesluit eind 2019.



Uitkomsten onderzoeken verkeer, geluid, lucht, natuur en landschappelijke inpassing

Voor de effectbeoordeling wordt voor alle thema's gebruik gemaakt van een 5-puntsschaal:

| Score | Beoordeling              |
|-------|--------------------------|
| ++    | Zeer positief effect     |
| +     | Positief effect          |
| 0     | Nihil of neutraal effect |
| -     | Negatief effect          |
| --    | Zeer negatief effect     |



Een score van 0 en + in één kolom betekent dus een effect van neutraal tot positief.

De uitkomsten van de genoemde onderzoeken zijn als volgt:

## Verkeer

Bij verkeer zijn de vier denkrichtingen getoetst op:

- Bereikbaarheid auto → De bereikbaarheid van de auto is getoetst door na te gaan welke knelpunten er in de verkeerssituatie optreden en of er sprake is van een verbetering of verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (2016) en de Referentiesituatie 2030.
- Doorstroming auto → Voldoet de N201 aan de doorstromingsstreefwaarde uit het beleid: de reistijd in de spits mag twee keer zo lang zijn dan de ongehinderde reistijd (freeflow genaamd) tijdens daluren (van 11.00-14.00 uur). Indien een reistijd voldoet aan deze norm wordt deze als voldoende beoordeeld.
- Verkeersstructuur → De N201 is een Regionale Verbindingsweg met prioriteit 4. Dit betekent dat het belang van een goede verkeersafwikkeling van de N201 direct na dat van rijkswegen komt en belangrijker wordt geacht dan dat van andere provinciale en gemeentelijke wegen. Daarbij is het **niet** de bedoeling dat de N201 gaat functioneren als weg voor het doorgaande verkeer over grote afstand en de rol overneemt van Rijkswegen. Doorgaand verkeer wordt in dit verband beschouwd als verkeer tussen A4 en A2 en A2 en A27 (of verder). Wel is het uit overwegingen van verkeersveiligheid en leefbaarheid wenselijk dat de N201 verkeer overneemt van lokale wegen of provinciale wegen van lagere orde.
- Verkeersveiligheid → Voldoet de N201 aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de ontwerprichtlijnen van de provincie Utrecht.
- Robuustheid → Een weg is niet robuust als deze reeds bij kleine fluctuaties in het verkeeraanbod overbelast raakt. Dit gebeurt als een weg volbelast is en er sprake is van geringe restcapaciteit. Op de N201 zijn de kruispunten maatgevend en niet de wegvakken.

Deze toetsing geeft de volgende uitkomsten:

|                        | Denkrichting 1 | Denkrichting 2 | Denkrichting 3 | Denkrichting 4 |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. Bereikbaarheid auto | 0 +            | 0              | -              | --             |
| 2. Doorstroming auto   | ++             | + ++           | 0 +            | --             |
| 3. Verkeersstructuur   | -              | 0              | -              | -              |
| 4. Verkeersveiligheid  | - 0            | 0              | -              | -              |
| 5. Robuustheid         | 0 +            | 0              | -              | --             |

## Geluid en geluidshinder

Bij de aanpassing van een weg dient volgens de Wet geluidshinder een zogenaamd reconstructieonderzoek plaats te vinden. Hierbij wordt de geluidssituatie in de plansituatie vergeleken met de huidige geluidssituatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Bij de geluidshinder in woonkernen is voor de diverse woonkernen langs het tracé van de N201 de geluidssituatie per denkrichting vergeleken met de geluidssituatie in de toekomstige referentiesituatie. Deze toetsing geeft de volgende uitkomsten:

|   | Denkrichting 1<br>100 KM/U | Denkrichting 2<br>80 KM/U | Denkrichting 3<br>80 KM/U | Denkrichting 4 |
|---|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------|
| <b>Criterium 1: Verwachtingen wettelijk kader</b> | --                         | -                         | 0                         | 0              |
| <b>Criterium 2: Geluidshinder in woonkernen</b>   |                            |                           |                           |                |
| 1. Uithoorn                                       | -                          | 0                         | 0                         | ++             |
| 2. Amstelhoek                                     | +                          | ++                        | -                         | ++             |
| 3. Mijdrecht                                      | ++                         | ++                        | +                         | 0              |
| 4. Vinkeveen                                      | --                         | -                         | 0                         | 0              |
| 5. Loenersloot                                    | -                          | -                         | 0                         | 0              |
| 6. Vreeland                                       | -                          | 0                         | 0                         | ++             |



### Lucht en luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Voor de diverse woonkernen langs het tracé van de N201 is de luchtkwaliteitsituatie per denkrichting vergeleken met de luchtkwaliteitssituatie in de autonome situatie. Deze toetsing geeft de volgende uitkomsten:

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <br><b>Denkrichting 1</b><br><br>100 KM/U | <b>Denkrichting 2</b><br><br>80 KM/U | <b>Denkrichting 3</b><br><br>80 KM/U | <b>Denkrichting 4</b><br> |
|---|---|---|--|

#### **Criterion 1: Verwachtingen wettelijk kader**

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  | Geen normoverschrijding<br>Wet milieubeheer<br>Mogelijk overschrijding<br>WHO advieswaarde | Geen normoverschrijding<br>Wet milieubeheer<br>Mogelijk overschrijding<br>WHO advieswaarde | Geen normoverschrijding<br>Wet milieubeheer<br>Mogelijk overschrijding<br>WHO advieswaarde | Geen normoverschrijding<br>Wet milieubeheer<br>Mogelijk overschrijding<br>WHO advieswaarde |
|--|--|--|--|--|

#### **Criterion 2: Luchtkwaliteitssituatie woonkernen**


|                |    |    |   |   |
|----------------|----|----|---|---|
| 1. Uithoorn    | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 2. Amstelhoek  | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 3. Mijdrecht   | ++ | +  | + | 0 |
| 4. Vinkeveen   | -- | -- | 0 | 0 |
| 5. Loenersloot | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 6. Vreeland    | +  | -  | - | 0 |

### Natuur

Bij natuur zijn de vier denkrichtingen getoetst op:

- Natura 2000 gebieden Wet Natuurbescherming → Bij Natura 2000-gebieden is gekeken naar de (significante) effecten als gevolg van stikstofdepositie en geluidsverstoring.
- Soortenbescherming Wet Natuurbescherming → Alle in Nederland voorkomende soortgroepen (flora, vogels, vleermuizen, overige zoogdieren, amfibieën, reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelden) zijn meegenomen (mits ze voorkomen binnen de invloedsferen van het plan).
- Natuurnetwerk Nederland → Bij NNN is gekeken naar de (significante) effecten als gevolg van oppervlakteaantasting en kwaliteitsverlies.
- Biodiversiteit → Hieronder vallen de weidevogels en aandachtsoorten. De weidevogels hebben speciaal de aandacht, omdat wij kerngebieden heeft aangewezen. Daarnaast omdat enkele weidevogelsoorten (grutto en Kievit) door de provincie bekend staan als iconsoort. Er is ook gekeken naar de effecten als gevolg van oppervlakteaantasting en kwaliteitsverlies.

Deze toetsing geeft de volgende uitkomsten:

|  |                       |                       |                       |    |          |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----|----------|
| <br><b>Denkrichting 1</b> | <b>Denkrichting 2</b> | <b>Denkrichting 3</b> | <b>Denkrichting 4</b> |    |          |
| 1. Natura 2000-gebieden Wnb  | --                    | --                    | -                     | -- | onbekend |
| 2. Soortenbescherming Wnb  | -                     | -                     | -                     | +  | +        |
| 3. Natuurnetwerk Nederland (NNN)   | --                    | --                    | 0                     | +  | +        |
| 4. Biodiversiteit  | --                    | --                    | -                     | +  | +        |

### Landschappelijke inpassing

Bij landschappelijke inpassing zijn de vier denkrichtingen getoetst op:

- Landschappelijke structuur → Hierbij bekijken we de weg als lijn en hoe deze opgaat in of juist contrasteert met de structuren van het landschap.

- Versnippering van het landschap → Hierbij wordt onderzocht hoe de weg als lijn andere gebieden en structuren doorsnijdt.
- Ruimtebeslag van de weg → Bij het ruimtebeslag bekijken we, ten opzichte van de bestaande situatie, hoeveel ruimte er nodig is om de nieuwe rijbaan / rijbanen te realiseren.
- Landschappelijke inpasbaarheid → Bij de landschappelijke inpasbaarheid van de weg beoordelen we de vormgeving van de weg en de visueel ruimtelijke impact daar van op het landschap.

Deze toetsing geeft de volgende uitkomsten:

|                                    | Denkrichting 1<br><br>100 KM/U | Denkrichting 2<br><br>80 KM/U | Denkrichting 3<br><br>80 KM/U | Denkrichting 4<br> |
|------------------------------------|---|--|---|---|
| 1. Landschappelijke structuur      | +   | --   | 0   | 0   |
| 2. Versnippering van het landschap | --  | --   | 0   | 0   |
| 3. Ruimtebeslag van de weg         | --  | --   | 0   | 0   |
| 4. Landschappelijke inpasbaarheid  | --  | -  | 0   | 0   |

#### MKBA light

De MKBA is het eindproduct van het participatieve Wikken en Wegenproces dat in 2017 is gestart (zie paragraaf participatie voor toelichting op het Wikken en Wegenproces en zie kader voor een korte toelichting op MKBA en Wikken en Wegen). In het kader van het Wikken en Wegenproces zijn bijeenkomsten met stakeholders gehouden waarbij de problemen zijn verkend en oplossingen gezocht. Alle effecten, voor- en nadelen zijn op een rij gezet. Deze sessies zijn (mede) aanleiding geweest om een aantal aanvullende onderzoeken uit te voeren in de periode januari-juli 2018. Het gaat om onderzoeken naar verkeer (onderzoek verkeersstromen (herkomst/bestemming), verkeersstudie (modellen) en probleemanalyse (wat zijn de knelpunten), openbaar vervoer, fiets en smart mobility. Op basis van de sessies en onderzoeken zijn bouwstenen geformuleerd uit de verschillende ideeën. In september 2018 zijn er twee workshops gehouden over de vier denkrichtingen, waarbij de vier denkrichtingen zijn aangevuld met (wenselijke) bouwstenen op het gebied van bijvoorbeeld openbaar vervoer, natuur, landschappelijke inpassing en fietsmaatregelen. De combinaties van denkrichtingen met (wenselijke) bouwstenen

#### **MKBA light en Wikken en Wegen**

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een integrale beoordeling van een beleidsmaatregel, project of programma. Alle maatschappelijke effecten (met gevolgen voor welvaart of welzijn) worden geïnventariseerd en zo veel mogelijk in euro's uitgedrukt. Daarmee kunnen projectalternatieven onderling met elkaar vergeleken worden en ontstaat een beeld over het 'maatschappelijk rendement' (wegen de baten op tegen de kosten?). Deze MKBA light is het slotstuk van het participatieve Wikken en Wegenproces dat met belanghebbenden is doorlopen. Wikken en wegen is een door CROW (Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer) ontwikkelde procestool om met belanghebbenden gezamenlijk een afgewogen keuze te maken over ingrepen in infrastructuur (zie [www.wikken-wegen.nl](http://www.wikken-wegen.nl)). Vanwege het feit dat Wikken en Wegen in eerste instantie is ontwikkeld voor kleinschaliger projecten, is de hier gevolgde aanpak aangepast aan de schaal van de N201.

worden alternatieven genoemd. Het is een MKBA light genoemd, omdat de alternatieven voor de N201 nog niet volledig zijn uitgewerkt en de effecten van de alternatieven op een hoog abstractieniveau zijn beschouwd. Deze MKBA light dient vooral om een eerste inzicht te verkrijgen in de globale kosten en baten van de vier alternatieven.

Mede op basis van het wikken en wegenproces zijn vier projectalternatieven onderzocht. Elk alternatief (zie ook de bijlagen voor volledige beschrijving) bestaat uit twee onderdelen:

- Een denkrichting voor het verkeerskundige deel (de N201)
- Bouwstenen, passend bij deze denkrichting op het gebied van inpassing, natuur, openbaar vervoer en fiets

De samengestelde alternatieven geven een beeld van onderscheidende oplossingen op basis van de inbreng uit de sessies en de opdracht om integraal te werken. Daarbij is er bewust voor gekozen om een beperkt aantal mogelijke combinaties met elkaar te vergelijken. Uiteraard is ook een groot aantal andere combinaties van maatregelen denkbaar. Het proces is zo ingericht dat kansrijke losse maatregelen van een alternatief dat mogelijk afvalt, in het vervolg weer kunnen worden toegevoegd aan de alternatieven die dan worden onderzocht.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de vier alternatieven samengevat waarbij de kosten van de investeringen in weginfrastructuur zijn omgerekend in contante waarden<sup>1</sup> (CW) en inclusief BTW. Tevens zijn ook de kosten voor de overige maatregelen (bouwstenen) opgenomen.

Tabel: Samenvatting alternatieven (verklaring zie vorige bladzijde)

| Alternatief                                  | Alternatief 1  | Alternatief 2  | Alternatief 3   | Alternatief 4  |
|--|--|--|---|--|
| <b>Aanpak N201 (denkrichtingen)</b>          | Stroomweg 2x2 rijstroken 100 km/u  | Gebiedsontsluitingsweg 2x2 rijstroken 80 km/u  | Gebiedsontsluitingsweg 1x2 rijstroken 80 km/u (knelpunten) <ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bocht Mijdrecht gestrekt en 2x2</li> <li>• N201 tussen A2 en N402 2x2</li> <li>• Kruispuntenconfiguratie (2 rijstroken/richting)</li> </ul> | Erftoegangsweg 1x2 rijstroken 60 km/u (geen doorgaand verkeer)   |
| <b>Investering weginfra (CW, mln Euro)</b>   | € 664  | € 514  | € 207   | € 28   |
| <b>Bouwstenen</b>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Natuurinclusief ontwerp</li> <li>• Ondertunneling Vinkeveen</li> <li>• Aquaduct Vecht/Vreeland</li> <li>• Extra capaciteit aansluiting N201 – N212</li> <li>• Extra capaciteit aansluiting N201 – A2 en N402</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Natuurinclusief ontwerp</li> <li>• Ondertunneling Vinkeveen</li> <li>• Aquaduct Vecht/Vreeland</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• HOV maatregelen, busbanen en P&amp;R</li> <li>• Realisatie station Loenersloot</li> <li>• Waterbus Adam-Rijnkanaal</li> <li>• Fietspad Mijdrecht – Vinkeveen over spoorwegtracé.</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• HOV maatregelen, busbanen en P&amp;R</li> <li>• Realisatie station Loenersloot</li> <li>• Waterbus Adam-Rijnkanaal</li> <li>• Fietspad Mijdrecht – Vinkeveen over spoorwegtracé.</li> </ul> |
| <b>Investering bouwstenen (CW, mln Euro)</b> | € 399  | € 392  | € 189   | € 189  |
| <b>Optioneel (gevoeligheids-analyse)</b>     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doelgroepstrook bus en vracht, i.p.v. tweede rijstrook</li> </ul>   |   |  |

| Beschrijving                                       | Investering totaal               |
|--|----------------------------------|
| <b>Alternatief 1 = denkrichting 1 + bouwstenen</b> | <b>664 + 399 = 1.063 miljoen</b> |
| <b>Alternatief 2 = denkrichting 2 + bouwstenen</b> | <b>514 + 392 = 906 miljoen</b>   |
| <b>Alternatief 3 = denkrichting 3 + bouwstenen</b> | <b>207 + 189 = 396 miljoen</b>   |
| <b>Alternatief 4 = denkrichting 4 + bouwstenen</b> | <b>28 + 189 = 217 miljoen</b>    |

De totaalbedragen investering komen in de tabel op de volgende bladzijde terug onder het kopje financieel.

Om de effecten van de vier alternatieven te kunnen bepalen dienen deze te worden afgezet tegen een zogenaamd nulalternatief (dit is hetzelfde als de 'referentiesituatie' in de Nota Denkrichtingen en Voorkeursvariant). Dit is gedefinieerd als de huidige situatie met alle autonome ontwikkelingen tot aan het jaar 2030. Dat betekent dat wordt uitgegaan van een toename van het verkeer, onder meer door de groei van Schiphol, de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam etc. Voorziene investeringen in bijvoorbeeld het

<sup>1</sup> In contante waarden betekent vertaald naar een levensduur van 100 jaar.



rijkswegennet zijn ook meegenomen. Specifiek voor de (omgeving van) de N201 betekent het dat goede fietsvoorzieningen langs de N201 en bijvoorbeeld ook intelligente verkeerslichten onderdeel uitmaken van dit nulalternatief. Van de intelligente verkeerslichten is overigens het effect nog niet bekend; dat is dus ook nog niet meegenomen.

#### Uitkomsten MKBA light

Het totaaloverzicht van de effecten van de alternatieven ten opzichte van het nulalternatief is samengevat in de MKBA-eindtabel op de volgende pagina. Zoals uit de tabel blijkt, leiden alle alternatieven ten opzichte van het nulalternatief tot een negatief MKBA saldo, namelijk -753 miljoen euro voor alternatief 1, -1.236 miljoen euro voor alternatief 2, -571 miljoen euro voor alternatief 3 en -950 miljoen euro voor alternatief 4. Daarbij dient direct te worden opgemerkt dat voor alle alternatieven geldt dat niet alle effecten in het bestek van deze MKBA light al in euro's zijn gewaardeerd. Dit heeft te maken met het light karakter van de studie: nog niet alle maatregelen zijn in detail uitgewerkt, waardoor ook veel effecten nog niet volledig in beeld zijn. Vaak is de richting wel bekend (heeft een ingreep een positief of negatief effect op bijvoorbeeld bereikbaarheid of leefomgeving), maar is de exacte omvang nog niet bekend. Dit gaat vooral op voor alle effecten op leefomgeving.

Ook konden in de MKBA light de netwerkeffecten nog niet worden geraamd. Dit zijn de bereikbaarheidseffecten die neerslaan buiten de N201, dus bijvoorbeeld op de A2. Uit andere MKBA's is bekend dat dergelijke effecten substantieel kunnen zijn.

Met deze opmerkingen zijn de volgende conclusies getrokken over de vier alternatieven:

- Voor de autobereikbaarheid scoort alternatief 1 het beste, maar zonder extra bouwstenen zijn er flinke negatieve effecten op leefomgeving (vooral natuur en landschap) en langzaam verkeer. Dit komt door de barrière van de infrastructuur, maar ook omdat de weg in deze vorm flink meer interlokaal/-regionaal verkeer aantrekt. Daarmee komen de 'lusten' op bereikbaarheidsgebied voor een groot deel buiten het projectgebied terecht, terwijl de 'lasten' op het gebied van leefbaarheid toenemen. Alternatief 1 is verreweg het kostbaarste alternatief, zeker wanneer naar ondertunneling wordt gekeken om negatieve effecten (deels) teniet te doen. Daarnaast moeten er vanuit wettelijke verplichtingen maatregelen worden getroffen om de geluidsoverlast tegen te gaan. Dit betekent een forse extra investering die nog niet is meegenomen. Ook zijn de gevolgen van geluidsschermen voor leefbaarheid en landschap nog niet meegenomen.
- Alternatief 2 is ook erg kostbaar en leidt tot negatieve effecten op de leefomgeving zonder bouwstenen. De berekende baten voor autoverkeer zijn een stuk minder dan bij alternatief 1. Alternatief 2 heeft nauwelijks een verkeersaantrekkende werking. Een doelgroepstrook in plaats van een vrij toegankelijke 2e rijbaan lijkt minder efficiënt. Ook hier sprake van wettelijke verplichtingen om maatregelen te treffen om geluidsoverlast tegen te gaan. De benodigde investering en gevolgen voor leefbaarheid zijn nu nog niet meegenomen.
- Alternatief 3 heeft beperkte verbeteringen voor het autoverkeer, maar ook beperkte negatieve effecten voor de omgeving. Niet alle maatregelen zijn even kosteneffectief (zie hieronder)
- Alternatief 4 leidt tot positieve effecten voor de leefomgeving, maar de autobereikbaarheidsproblemen nemen toe. Daarmee sluit dit alternatief niet aan bij alle doelstellingen van het programma

| Integraal                               | Alternatief 1   | Alternatief 2        | Alternatief 3   | Alternatief 4 |               |
|---|-----------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------|
|   |                 | Doelgroep-<br>strook |                 |               |               |
| <b>Financieel</b>                       | <b>-€ 1.717</b> | <b>-€ 1.463</b>      | <b>-€ 1.464</b> | <b>-€ 640</b> | <b>-€ 333</b> |
| Investerings                            | -€ 1.063        | -€ 906               | -€ 907          | -€ 396        | -€ 217        |
| Beheer- en onderhoudskosten             | -€ 654          | -€ 557               | -€ 557          | -€ 244        | -€ 116        |
| <b>Bereikbaarheid</b>                   | <b>€ 814</b>    | <b>€ 174</b>         | <b>€ 73</b>     | <b>€ 59</b>   | <b>-€ 536</b> |
| Auto                                    | € 719           | € 144                | € 25            | € 25          | -€ 436        |
| Vracht                                  | € 95            | € 30                 | € 48            | € 5           | -€ 130        |
| OV                                      |                 |                      | +               | € 30          | € 30          |
| Langzaam                                | 0/- ?           | 0/-?                 | 0/-?            | +             | +             |
| <b>Exploitatiekosten OV</b>             | nvt             | nvt                  | +               | -?            | -?            |
| <b>Leefomgeving</b>                     | <b>€ 27</b>     | <b>€ 27</b>          | <b>€ 27</b>     | <b>€ 0</b>    | <b>€ 0</b>    |
| Uitstoot emissies                       | 0/+             | 0                    | 0               | 0             | 0/+           |
| Geluid                                  | 0/-             | 0/+                  | 0/+             | 0             | +             |
| Stijging huizenprijzen (ondertunneling) | € 27            | € 27                 | € 27            | € 0           | € 0           |
| Natuur                                  | -               | -                    | -               | -             | 0             |
| Landschap                               | -               | -                    | -               | -             | -             |
| Recreatie                               | -/0             | -/0                  | -/0             | 0/+           | 0/+           |
| <b>Indirecte effecten</b>               | <b>€ 122</b>    | <b>€ 26</b>          | <b>€ 11</b>     | <b>€ 9</b>    | <b>-€ 80</b>  |
| <b>Totaal</b>                           |                 |                      |                 |               |               |
| <b>Kosten/Baten Saldo</b>               | <b>-€ 753</b>   | <b>-€ 1.236</b>      | <b>-€ 1.353</b> | <b>-€ 571</b> | <b>-€ 950</b> |
| <b>Baten/Kosten verhouding</b>          | 0,56            | 0,16                 | 0,08            | 0,11          | -1,85         |

Tabel: MKBA light alternatieven N201 afgezet tegen het nulalternatief. Bedragen in contante waarde 2018-2117, discountvoet 4,5 % (miljoen euro, inclusief BTW).

De voorliggende MKBA light geeft een nog niet volledig uitgewerkt beeld van kosten en baten van de onderzochte alternatieven. Mede door deze onvolledigheid zijn in dit stadium alle scores nog (erg) negatief. Er zijn echter kansen om hierin flink te optimaliseren: het schrappen van onrendabele elementen en bouwstenen en het verbeteren van de effectiviteit van de overige ingrepen. De beschikbare kostenramingen en de MKBA-scores (kosten en baten) van de denkrichtingen en de bouwstenen vormen belangrijke informatie om de denkrichtingen onderling af te wegen en een globaal maatregelenpakket samen te stellen dat in de vervolgfase verder kan worden uitgewerkt.

Toch hebben wij met enige afstand tot de resultaten een aantal conclusies getrokken ten behoeve van het vervolgproces voor de N201:

- De MKBA light heeft duidelijk gemaakt dat door de relatief beperkte schaalgrootte en dichtheid van het gebied rondom de N201 er te weinig kritische massa lijkt te zijn voor echt grootschalige investeringen in OV (bijvoorbeeld langs hele N201 busbanen in 2 richtingen), of bijvoorbeeld ondertunneling
- Ook specifieke oplossingen op de knelpunten voor de weginfrastructuur zijn waarschijnlijk kosteneffectiever dan grootschalige investeringen in de weginfra
- Kleinschalige(r) investeringen passen beter bij het gebied: investeringen in fietspaden, lokale/regionale OV-voorzieningen (bijvoorbeeld busstrook bij verkeerslichten, of prioritering in verkeerslichten), maar bijvoorbeeld ook een aquaduct verdienen nadere uitwerking
- Er ligt in de verdere uitwerking een opgave voor optimalisatie van het ontwerp van het voorkeursalternatief. Daarbij geldt dat gezien de effecten van verschillende bouwstenen en maatregelen adaptief programmeren voor de hand ligt<sup>2</sup>

### Participatie

Voor de kwaliteit van het eindresultaat is de omgeving actief betrokken. Vanaf mei 2017 hebben stakeholders meegedacht over de probleemanalyse en het verzamelen van ideeën en denkrichtingen voor oplossingen van de diverse knelpunten. Deze participatieve aanpak sluit aan bij het werken volgens de Omgevingswet en hebben wij voortgezet in deze integrale en gebiedsgerichte tracéstudie. Gelet op de tijdsplanning van de verkennende studie voor het richtinggevend besluit hebben wij voor dit proces de participatie op maat gemaakt.

<sup>2</sup> Met adaptief programmeren wordt een gefaseerde uitvoering bedoeld. Hierbij worden de effecten van uitgevoerde maatregelen meegenomen in iedere vervolgstap. Het functioneren van de N201 wordt daarbij voortdurend gemonitord.

Het primaire doel was dat alle stakeholders kennis konden nemen van de problematiek en oplossingsrichtingen en actief hun ideeën in konden brengen op basis van de principes: Erkennen, Verrijken en Herkennen.

#### Betrokkenheid stakeholders

Het streven was dat alle stakeholders wisten dat wij ons inzetten om te komen tot een visie waarin de inbreng van belanghebbenden terugkomt. Zij zijn op de hoogte van de inhoud en de planning van het programma, begrijpen wat er gaat gebeuren en wat dit voor hen betekent. Alle informatie over het programma is vanuit één bron beschikbaar (provinciale website). De informatie is eenduidig en toegankelijk. Meedenk- en inspraakmomenten zijn tijdig gecommuniceerd, evenals eventuele afwijkingen van de planning. Ook de onderzoeksresultaten zijn via de website toegankelijk gemaakt.

#### Wikken en Wegen

Bij de aanpak en uitwerking van het programma Toekomst N201 hebben wij de CROW methodiek van Wikken en Wegen gekozen ([www.wikken-wegen.nl](http://www.wikken-wegen.nl)). Wikken en Wegen is een door Decisio en Twynstra Gudde ontwikkelde procestool die gestoeld is op het gedachtegoed van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Wikken en Wegen bestaat in de basis uit twee interactieve bijeenkomsten. Voor de werksessies werden alle relevante stakeholders uitgenodigd. In een eerste bijeenkomst werden samen met belanghebbenden problemen verkend en oplossingen gezocht (het onderdeel Wikken). In de tweede bijeenkomst werden alle effecten, voor- en nadelen van verschillende oplossingsrichtingen op een rij gezet volgens de filosofie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (het onderdeel Wegen), waarna het aan de politiek is een besluit te nemen.

In de aanpak voor de N201 is er aan Wikken en Wegen een tussenstap toegevoegd: 'Overwegen'. Hierin vond een verdieping van de probleemanalyse plaats en is gezocht naar een aantal realistische oplossingsrichtingen voor de toekomst van de N201. Vanwege de omvang en de complexiteit van de N201 is gekozen voor een uitgebreide en gefaseerde aanpak waarin meerdere bijeenkomsten zijn gehouden om tot een succesvolle afronding van Wikken en Wegen te komen. De verslagen en uitkomsten van deze sessies zijn terug te vinden op de projectwebsite voor de N201 van onze provincie.



In de eerste helft van 2017 zijn eerst vier Wikken sessies met belanghebbenden gehouden om de problematiek van de N201 te bediscussieren en uit te diepen. Het ging hier om stakeholders die effecten gaan ondervinden van het project N201 Toekomstvast. De sessies bestonden naast een introductie en voorstelronde uit presentaties over a) aanleiding en knelpunten, b) Wikken en Wegen, c) een inventarisatie van de belangen en knelpunten, en tot slot d) het bespreken van een probleemaanscherping, het nul-alternatief en de oplossingsrichtingen. De vier sessies werden gehouden met achtereenvolgend (1) provinciale medewerkers, (2) overige overheden, zoals provincie Noord-Holland, gemeenten langs de N201 en de Stadsregio Amsterdam, (3) bewoners(groepen) en (4) ondernemers en belangenorganisaties.

In navolging op de Wikken sessies zijn er in de tweede helft van 2017 (Over)wegen sessies georganiseerd voor twee samengestelde groepen (overheden en bewoners/bedrijfsleven). De oplossingsideeën uit de Wikken sessies zijn verzameld en gepresenteerd, waarna deze in de Overwegen sessies zijn besproken en overwogen. Deze sessies zijn (mede) aanleiding geweest om een aantal aanvullende onderzoeken uit te voeren in de periode januari-juli 2018. Het gaat om onderzoeken naar verkeer (onderzoek verkeersstromen (herkomst/bestemming), verkeersstudie (modellen) en probleemanalyse (wat zijn de knelpunten), openbaar vervoer, fiets en smart mobility. Onder regie van ons, Decisio en Twynstra Gudde zijn er vervolgens op basis van de sessies en onderzoeken bouwstenen geformuleerd uit de verschillende ideeën.



Tot slot zijn er in 2018 vier vervolgbijeenkomsten gehouden voor bewoners en brancheorganisaties. In de eerste twee bijeenkomsten (september) zijn de nieuwe onderzoeksresultaten van de aanvullende studies gepresenteerd op het gebied van verkeer, OV, natuur, fiets en smart mobility. Er zijn workshops gehouden over de vier denkrichtingen voor de N201. In de workshops zijn de vier denkrichtingen voor de N201 aangevuld met (wenselijke) bouwstenen op het gebied van bijvoorbeeld openbaar vervoer, natuur, inpassing en fietsmaatregelen. In de laatste twee bijeenkomsten (november 2018) zijn nieuwe de voorlopige resultaten uit de onderzoeken die worden uitgevoerd naar de vier denkrichtingen (Nota Denkrichtingen en voorkeursvariant) en de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gepresenteerd. In beide bijeenkomsten zijn de deelnemers gevraagd om opnieuw mee te kijken en mee te denken.

#### Enquête, digitale brievenbus en bijeenkomsten

Net na de zomervakantie van 2018 hebben we een enquête online gezet via de website van ons. De enquête is via social media (Facebook, Twitter) breed onder de aandacht gebracht van omwonenden en vooral gebruikers van de N201. De enquête bevatte zes vragen met meerkeuze mogelijkheden en twee met een open vraag. Op de enquête is positief gereageerd met in totaal ruim 5.400 reacties. Van de respondenten woont 72% in de omgeving van de N201. Uit de enquête komt naar voren dat:

- 90 % (van de deelnemers aan de enquête) vindt dat de N201 moet worden verbeterd
- 84 % zelf problemen ervaart op de N201. Hierbij worden doorstroming (>90 %) en het aanbod doorgaand verkeer (45 %) als grootste problemen ervaren, gevolgd door verkeersveiligheid (28 %) en problemen met zwaar vrachtverkeer (27 %). Omgevingsaspecten, zoals geluid, lucht en aantasting natuur, scoorden respectievelijk 12 %, 12 % en 10 % en bus- en fietsvoorzieningen 7 % en 5 %

In de enquête is ook gelegenheid voor het inbrengen van eigen suggesties. Hiervan hebben:

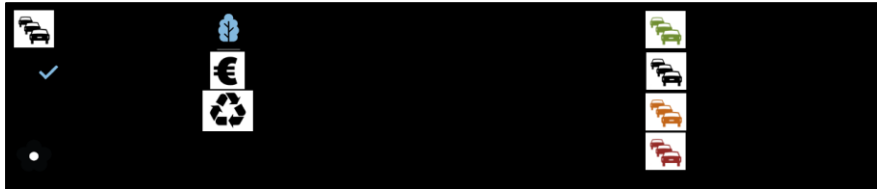
- 173 personen (4 %) aanvullende, vaak persoonlijke ervaringen ingebracht
- 884 personen (16 %) andere aanvullende oplossingsmogelijkheden ingebracht

Naast het invullen van de enquête hebben belanghebbenden ook direct gereageerd via de (digitale) brievenbus. Van de reacties zijn de meest voorkomende vragen samengevoegd in een Q&A lijst en van een antwoord of toelichting voorzien. Deze Q&A lijst is op de projectwebsite voor iedereen benaderbaar. Daarnaast is er een samenvatting gemaakt van alle ingekomen reacties, voorzien van een kort antwoord. Deze wordt momenteel gefinaliseerd en wordt u zo snel mogelijk toegestuurd.










## Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de voorgaande onderzoeken en uitkomsten zijn alle argumenten op een rij gezet voor elke denkrichting. Zie hieronder de argumenten en scores:

Legenda bij de symbolen:



Voor denkrichting 1 komen wij tot de volgende samenvatting qua argumenten en scores →

|   |   |
|---|---|
| <b>Denkrichting 1:</b>  | <br>100 KM/U   |
|    | Verkeersaantrekkende werking → 9% verkeer van A9  |
|    | Overwegend (zeer) negatieve effecten  |
|   | Zeer kostbaar: € 597 miljoen (+/- € 299 miljoen)  |
|  | Ingrijpend op people en planet, alleen positief op profit   |
|  | <b>MKBA:</b><br>Autobereikbaarheid: beste score   |
|  | Zonder extra bouwstenen flink negatieve effecten op leefomgeving (vooral natuur en landschap) en langzaam verkeer. Komt door barrière infrastructuur, maar ook omdat N201 dan flink meer interlokaal/regionaal verkeer aantrekt. Daarmee komen 'lusten' op bereikbaarheidsgebied voor een groot deel buiten het projectgebied terecht, terwijl 'lasten' op het gebied van leefbaarheid toenemen |
|  | Verreweg kostbaarste alternatief, zeker wanneer ondertunneling wordt gebruikt om negatieve effecten (deels) teniet te doen  |
|  | Daarnaast moeten vanuit wettelijke verplichtingen maatregelen worden getroffen om geluidsoverlast tegen te gaan. Hierdoor forse extra investering die nog niet is meegenomen. Ook zijn gevolgen van geluidsschermen voor leefbaarheid en landschap nog niet meegenomen  |

De in deze overzichten opgenomen kosten zijn bedragen voor de "kale" denkrichtingen exclusief btw.

Voor denkrichting 2, 3 en 4 zien de samenvattingen er als volgt uit (zie volgende bladzijde):

### Denkrichting 2:



80 KM/U



Knelpunten blijven bestaan, 2x2 op rechte stukken niet noodzakelijk



Zeer kostbaar, ook gezien beperkte positieve effecten € 460 miljoen (+/- € 230 miljoen)



Ingrijpend op planet, licht positief op people, positief op profit

#### MKBA:



Doorstroming voldoet. Alternatief 2 kent nauwelijks verkeersaantrekkende werking. Doelgroepstrook in plaats van vrij toegankelijke 2<sup>e</sup> rijbaan lijkt minder efficiënt



Erg kostbaar. Berekende baten voor autoverkeer zijn behoorlijk minder dan bij alternatief 1



Leidt tot zonder bouwstenen tot negatieve effecten op leefomgeving



Ook hier wettelijke verplichtingen om maatregelen te treffen om geluidsoverlast tegen te gaan. Benodigde investeringen / gevolgen leefbaarheid en landschap zijn nog niet meegenomen

### Denkrichting 3:



80 KM/U



Nieuwe knelpunten ontstaan



Licht negatieve tot neutrale effecten



Negatieve effecten op flora en fauna



Omvang investering veel geringer € 186 miljoen (+/- € 93 miljoen)



#### MKBA:

Heeft beperkte verbeteringen voor autoverkeer, maar ook beperkte negatieve effecten voor de omgeving. Niet alle maatregelen zijn even kosteneffectief. Met juiste bouwstenen veel potentieel in dit alternatief

### Denkrichting 4:



Afwenteling op omgeving



Mogelijk negatieve effecten op stikstof a.g.v. afwenteling



Neutrale tot positieve effecten



Bepert voor de N201, € 25 miljoen (+/- € 13 miljoen)



Negatieve impact op profit, positief op onderdelen people en planet



#### MKBA:

Leidt tot positieve effecten voor leefomgeving, maar bereikbaarheidsproblemen auto nemen enorm toe. Investering is laag

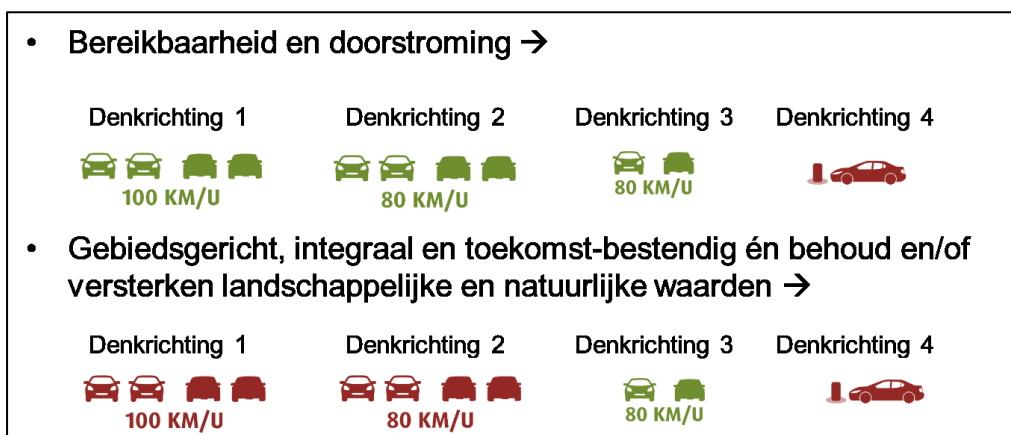


Bij toepassing knips zijn gevolgen voor leefomgeving (kernen Uithoorn, Mijdrecht, Vinkeveen, Loenen enz.) juist heel slecht. Daarmee sluit dit alternatief niet aan bij alle doelstellingen van het programma



Toets op de doelstelling van het programma





Bij de aanpak van de N201 is een balans gezocht tussen de verschillende belangen ook voor in de toekomst, dus een oplossing die jaren (robuust) meegaat. In fase 1 is de impact van de verschillende denkrichtingen op de meest bepalende milieuthema's verkeer, leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid), natuur en landschappelijke inpassing inclusief aanbevelingen en kansen voor verbetering bekeken. Daarbij is niet alleen naar effecten en kosten gekeken, maar ook naar de baten (MKBA-light). De vier denkrichtingen zijn getoetst aan deze projectdoelstelling:



Alle argumenten en scores met daarbij de toetsing op de doelstelling van het programma Toekomst N201 leiden na eliminatie van denkrichting 1, 2 en 4 tot de voorkeur voor denkrichting 3 →

- Denkrichting 1 heeft een verkeersaantrekkende werking, zeer negatieve effecten op lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing en is heel kostbaar;
- Denkrichting 2 heeft een overdimensionering van de weg, lost de knelpunten niet op, (zeer) negatieve effecten op lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing en is ook heel kostbaar;
- Denkrichting 4 wentelt de verkeersdruk af op de omliggende kernen en voldoet niet aan de doelstelling. Daarnaast zijn fysieke wegafsluitingen op dit soort wegen juridisch zeer discutabel.

Denkrichting 3 heeft door zijn aannames en uitgangspunten mogelijk een aantal (licht) negatieve scores op lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing, maar biedt door zijn potentie veel kansen om in fase 2 op deze scores in te zoomen en deze om te zetten in positieve effecten. Die potentie is er bij andere denkrichtingen niet.

|                      | Denkrichting 1<br><br>100 KM/U  | Denkrichting 2<br><br>80 KM/U   | Denkrichting 3<br><br>80 KM/U  | Denkrichting 4<br>  |
|----------------------|--|--|--|--|
| <b>Conclusie</b>     | Denkrichting 1 is niet in balans: de verkeersproblematiek wordt weliswaar opgelost, maar er is een grote verkeersaantrekkende werking als gevolg van de te forse oplossing. Bovendien brengt deze denkrichting hoge kosten met zich mee en heeft een (zeer) negatieve impact op milieu   | Denkrichting 2 is niet in balans: de verkeersproblematiek wordt beperkt opgelost ondanks de grootschalige ingreep, maar tegen hoge kosten en een (zeer) negatieve impact op milieu   | Denkrichting 3 lost verkeersproblematiek niet op, maar heeft potentie om dit wel te doen. Daarbij zijn de kosten beperkter dan bij denkrichtingen 1 en 2. Verder is de impact beperkt op geluid, lucht en landschap. Daarentegen wel (zeer) negatieve impact op natuur<br><br>De Omgevingswijzer van deze denkrichting is het meest positief | Denkrichting 4 lost verkeersproblemen niet op en wentelt deze af op de regio   |
| <b>Aanbevelingen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek een alternatieve ligging voor fiets</li> <li>• Onderzoek maatregelen verkeersafwikkeling bij aansluitingen N201 op N212 en A2</li> <li>• Onderzoek verbeteringen verkeersoverlast en verkeersveiligheid op aansluitende wegen</li> <li>• Aanmelden als prioritair project Programma Aanpak Stikstof (PAS). Voor denkrichting 1 zal meer ontwikkelruimte in het kader van het PAS nodig zijn dan voor denkrichting 2 of 3</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek een alternatieve ligging voor fietspaden</li> <li>• Onderzoek verder terugbrengen of oplossen knelpunten verkeer</li> <li>• Onderzoek noodzaak 2x2 voor alle wegvakken (mogelijk volstaat 2x1 of 1x2)</li> <li>• Uitvoeren robuustheidstoets (2040)</li> <li>• Onderzoek vormgeving veilige afwikkeling van fietsverkeer op de kruispunten</li> <li>• Aanmelden als prioritair project PAS</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richt hele N201 duurzaam veilig in</li> <li>• Onderzoek mogelijkheden ter verbetering knelpunten en zet juist daarop in</li> <li>• Onderzoek vormgeving veilige afwikkeling van fietsverkeer op de kruispunten</li> <li>• Aanmelden als prioritair project PAS</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek juridische houdbaarheid van fysieke wegafsluiting</li> <li>• Nader analyseren verkeersknelpunten voor situatie 2030</li> <li>• Uitvoeren Aeries-berekening voor bepalen stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden buiten de N201</li> </ul> |

### Voorkeursvariant

Wij stellen voor om denkrichting 3, de huidige 1x2 weg, maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten aan te wijzen als voorkeursvariant. Wat houdt dit in:

We gaan de knelpunten op de bestaande weg (1x2 rijstroken) oplossen. Wat zijn de knelpunten die nu in beeld zijn:

- De bocht bij Mijdrecht (lange of korte variant)
- Het kruispunt met de N212
- De aansluiting met de A2 (met onderzoek naar 2x2 rijstroken)
- Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg
- De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
- Het kruispunt met de N402
- Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg
- Het kruispunt met de Raadhuislaan

In fase 2 worden al deze knelpunten uitgewerkt en doorgerekend met behulp van het verkeersmodel. Dan wordt er beoordeeld of er ter plekke van de kruispunten 2 rechtdoorgaande rijstroken noodzakelijk zijn en tot hoever dit dan door moet lopen om de doorstroming te garanderen. Qua participatie worden alle stakeholders in fase 2 betrokken door middel van het organiseren van ontwerpateliers.

De N201 loopt door in de provincie Noord-Holland. Hier is een wederzijdse afhankelijkheid ten aanzien van mogelijke oplossingen. Vanwege het feit dat de uitwerking van de knelpunten invloed kan hebben op de wegen in Uithoorn (N196), Amstelhoek/Aalsmeer en Hilversum (Diependaalselaan), worden zowel de provincie Noord-Holland, als de gemeenten Uithoorn, Amstelhoek/Aalsmeer en Hilversum daarom nadrukkelijk betrokken bij de uitwerking van de knelpunten.

In fase 2 betrekken we hier de volgende mogelijke bouwstenen bij:

- Vergroten potentie OV en fiets, mogelijkheden zijn verbreden bestaande fietspaden, uitbreiden fietspaden, treinstation Loenersloot, gebruik oude spoorbanen (onderzoek)
- Doorsnijding kern Vinkeveen: verbeteren huidige situatie of ondertunneling
- Bestaande bruggen (de Angstel en de Vecht): verhogen doorvaarthoogte of toepassen aquaduct(en)
- Bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk, denk aan geluidsschermen, versterking natuur enz.)

Aanbevelingen om in fase 2 mee te nemen:

- Reserveren van fysieke ruimte om knelpunten in toekomst op te kunnen lossen
- Op hele traject investeren in een duurzaam veilige N201
- (zwaar) Landbouwverkeer betrekken in de oplossingsrichtingen voor de knelpunten
- Kansen benutten voor betere inbedding van gehele traject in het landschap
- Werken aan een duurzame N201 volgens Duurzaam GWW
- Het geheel adaptief uitvoeren, actief monitoren en evaluerend. Hierdoor effectieve investeringen met een hoog rendement (kosten-baten)

### Meetbaar / beoogd beleidseffect

De projectdoelstelling voor het programma 'Toekomst N201' is:

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

### Wettelijke grondslag

- Artikel 158 Provinciewet
- Wegenwet
- Wegenverkeerswet 1994

### Financiële consequenties

Voor het verder uitwerken van de voorkeursvariant is reeds budget beschikbaar. Na uitwerking zal er eind 2019 een investeringsbesluit aan PS worden voorgelegd, waarna tot uitvoering over kan worden gegaan.

Daarnaast volgt hieronder een indicatie van de te verwachten uitgaven bij uitvoering van het programma N201:

| Overzicht investering denkrichting 3 - minimaal |                      |                      |                |                                |                        |
|---|----------------------|----------------------|----------------|--------------------------------|------------------------|
|   | Excl. BTW            | Incl. BTW            | Variatiecoëff. | Bandbreedte (incl. BTW) tussen |                        |
| Denkrichting 3                                  | € 186.000.000        | € 225.000.000        | 50%            | € 112.500.000                  | € 337.500.000          |
| <b>Bouwstenen:</b>                              |                      |                      |                |                                |                        |
| Vergroten potentie OV                           | € 170.000.000        | € 206.000.000        | 25 - 75%       | € 154.500.000                  | € 360.500.000          |
| Vergroten potentie fiets                        | € 19.000.000         | € 23.000.000         | 25 - 75%       | € 17.250.000                   | € 40.250.000           |
| Passage Vinkeveen aanpassen                     | € 4.100.000          | € 5.000.000          | 25 - 75%       | € 3.750.000                    | € 8.750.000            |
| Verhogen bestaande bruggen (2x)                 | € 14.500.000         | € 17.500.000         | 25 - 75%       | € 13.125.000                   | € 30.625.000           |
| Bovenwettelijke maatregelen lucht en geluid     | € 9.300.000          | € 11.250.000         | 25 - 75%       | € 8.437.500                    | € 19.687.500           |
| Totaal bouwstenen                               | € 216.900.000        | € 262.750.000        |                | € 197.062.500                  | € 459.812.500          |
| <b>Totale investering inclusief bouwstenen</b>  | <b>€ 402.900.000</b> | <b>€ 487.750.000</b> |                | <b>€ 309.562.500</b>           | <b>€ 797.312.500</b>   |
| Overzicht investering denkrichting 3 - maximaal |                      |                      |                |                                |                        |
|   | Excl. BTW            | Incl. BTW            | Variatiecoëff. | Bandbreedte (incl. BTW) tussen |                        |
| Denkrichting 3                                  | € 186.000.000        | € 225.000.000        | 50%            | € 112.500.000                  | € 337.500.000          |
| <b>Bouwstenen:</b>                              |                      |                      |                |                                |                        |
| Vergroten potentie OV                           | € 170.000.000        | € 206.000.000        | 25 - 75%       | € 154.500.000                  | € 360.500.000          |
| Vergroten potentie fiets                        | € 19.000.000         | € 23.000.000         | 25 - 75%       | € 17.250.000                   | € 40.250.000           |
| Ondertunneling Vinkeveen                        | € 225.000.000        | € 272.000.000        | 25 - 75%       | € 204.000.000                  | € 476.000.000          |
| Aquaducten i.p.v. bruggen (2x)                  | € 132.000.000        | € 160.000.000        | 25 - 75%       | € 120.000.000                  | € 280.000.000          |
| Bovenwettelijke maatregelen lucht en geluid     | € 9.300.000          | € 11.250.000         | 25 - 75%       | € 8.437.500                    | € 19.687.500           |
| Totaal bouwstenen                               | € 555.300.000        | € 672.250.000        |                | € 504.187.500                  | € 1.176.437.500        |
| <b>Totale investering inclusief bouwstenen</b>  | <b>€ 741.300.000</b> | <b>€ 897.250.000</b> |                | <b>€ 616.687.500</b>           | <b>€ 1.513.937.500</b> |

De investering voor denkrichting 3 is gebaseerd op het schetsontwerp van deze denkrichting. Van dit schetsontwerp is een SSK-raming opgesteld. De onzekerheidsmarge voor deze kostenraming is plus of min 50%.



Van alle bouwstenen is nog geen ontwerp gemaakt. Dit betekent dat de kosten die hier nu voor zijn genoemd gebaseerd zijn op expert judgement en vergelijkbare projecten elders. De onzekerheidsmarge voor deze kosten is daarom plus 75% of min 25%. De kans dat het duurder wordt is bij dit soort kostenramingen veel groter dan dat het goedkoper wordt, vandaar de differentiatie in percentages. In de potentie van het OV zitten meerdere elementen, zoals station Loenersloot, busbanen enz. Pas in fase 2 gaat worden uitgezocht welke bouwstenen een bijdrage leveren aan de doelstellingen van het programma Toekomst N201 en ook positief scoren in de dan op te stellen MKBA. Tegelijkertijd worden deze bouwstenen ook beoordeeld in alle onderzoeken die dan plaats gaan vinden. Voor wat betreft Vinkeveen is het of de passage aanpassen of ondertunneling. Bij de bruggen is het of de bruggen verhogen of aquaducten toepassen of niets doen.

### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

Er zitten enorme tegenstellingen in de belangen van alle stakeholders. Gemeente De Ronde Venen heeft een motie aangenomen die tegen verbreding van de N201 is. Organisaties als VNO-NCW hebben middels een brief juist gepleit voor verbreding. De discussie gaat vooral over welke doelstellingen het zwaarst wegen. Bij de vier denkrichtingen zijn uitgangspunten en aannames gedaan om ze met elkaar te kunnen vergelijken. Dit leidt er echter toe dat geen enkele denkrichting op alle punten positief scoort. De meeste potentie zit in denkrichting 3, vanwege het feit dat er:

- in fase 2 juist wordt ingezoomd op de knelpunten
- er nu slechts licht negatieve / neutrale effecten zijn op lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing
- bij deze denkrichting het meest recht wordt gedaan aan de doelstelling voor het programma Toekomst N201

Daarnaast lijkt het erop dat er voor de keuze van denkrichting 3 als voorkeursvariant bij de stakeholders het meeste draagvlak bij de stakeholders aanwezig is. Alleen zal de discussie dan gaan over welke knelpunten er zijn en welke bouwstenen hierbij moeten worden betrokken bij de uitwerking in fase 2. Zie hiervoor ook de adviesnota.

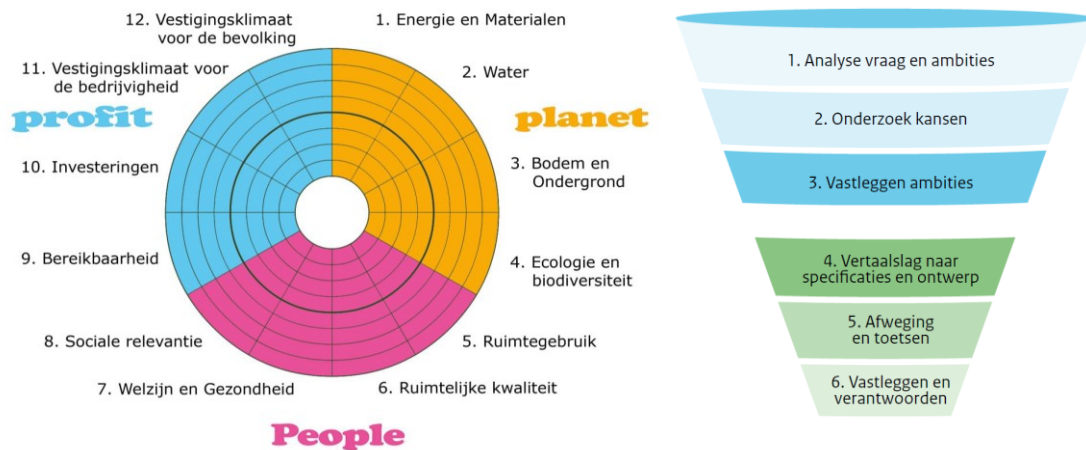
### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

In totaal zijn er vier denkrichtingen opgesteld, beoordeeld en gewogen. Het gaat om de volgende denkrichtingen:

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

### **Effecten op duurzaamheid**

De Aanpak Duurzaam GWW is een procesaanpak die helpt bij het concreet maken van duurzaamheid in GWW projecten. De aanpak is gericht op het maximaal benutten van de duurzaamheidskansen en bestaat uit zes stappen (zie figuur op volgende bladzijde). Stapsgewijs wordt aandacht besteed aan het analyseren van de vraag, formuleren van duurzaamheidsambities en het afwegen en concreet maken van duurzame maatregelen. Bij de aanpak horen vier ondersteunde instrumenten, dit zijn belangrijke hulpmiddelen bij het invullen van de stappen. De instrumenten zijn: Omgevingswijzer (stap 1 en 2), Ambitiweb (stap 3), Dubocalc en CO<sub>2</sub> prestatieladder (stap 5 en 6).



De Omgevingswijzer is een instrument dat zich goed leent om in een vroege fase van een project, zoals bij de N201, inzicht te verkrijgen in de impact. Het is een hulpmiddel om deze impact op hoofdlijnen in beeld te krijgen. Het is een geschikt instrument om in de verkennende fase van een project op systematische wijze de duurzaamheid van opgaves en projecten in een gebied inzichtelijk te maken. Daarnaast is de Omgevingswijzer geschikt voor het maken van een vergelijking tussen verschillende varianten. Hierbij komen zowel de sociale, ecologische als economische duurzaamheid (*people, planet, profit*) aan bod.

De vier denkrichtingen zijn beoordeeld en op de volgende bladzijde weergegeven. Aan de Omgevingswijzers is goed te zien dat denkrichting 1 de meest ingrijpende denkrichting is en de grootste negatieve effecten op de thema's heeft. De grote negatieve effecten zijn te verwachten op alle planet thema's, investeringen, ruimtelijke kwaliteit en welzijn & gezondheid. Denkrichting 1 scoort alleen positief op de economische thema's van duurzaamheid, specifiek de thema's vestigingsklimaat & bereikbaarheid.

De Omgevingswijzer van denkrichting 2 laat een positieve impact zien op de economische thema's van duurzaamheid en een licht positieve impact op de sociale thema's waar ook kansen zijn gesignaleerd om deze positieve impact verder te vergroten. Voor de planet gerelateerde aspecten van duurzaamheid laat deze Omgevingswijzer een negatieve impact zien, met kansen om de negatieve impact te verkleinen voor de thema's energie & materialen, water en ecologie.

De Omgevingswijzer van denkrichting 3 toont aanzienlijk minder negatieve effecten. Denkrichting 3 laat een positieve impact zien op de economische en sociale thema's van duurzaamheid en slechts een licht negatieve impact op de planet gerelateerde aspecten. Positieve effecten zijn met name te verwachten op de thema's sociale relevantie en bereikbaarheid. Het positieve effect op bereikbaarheid hangt echter af van de uiteindelijk gekozen insteek. Ook binnen deze denkrichting liggen er kansen om de negatieve impact verder te verkleinen of de positieve impact te vergroten. Overall is de Omgevingswijzer van deze denkrichting het meest positief. Uit de Omgevingswijzer blijkt ook dat denkrichting 3 het meeste kansen biedt voor optimalisaties.

Denkrichting 4 heeft eveneens zowel negatieve effecten als positieve effecten tot gevolg, terwijl hier geen ruimtelijke ingreep plaatsvindt. De omgevingswijzer voor denkrichting 4 laat een positieve impact zien voor de sociale aspecten van duurzaamheid en ook voor de thema's ruimtegebruik en ecologie. De economische aspecten laten bij deze denkrichting een negatieve impact zien.

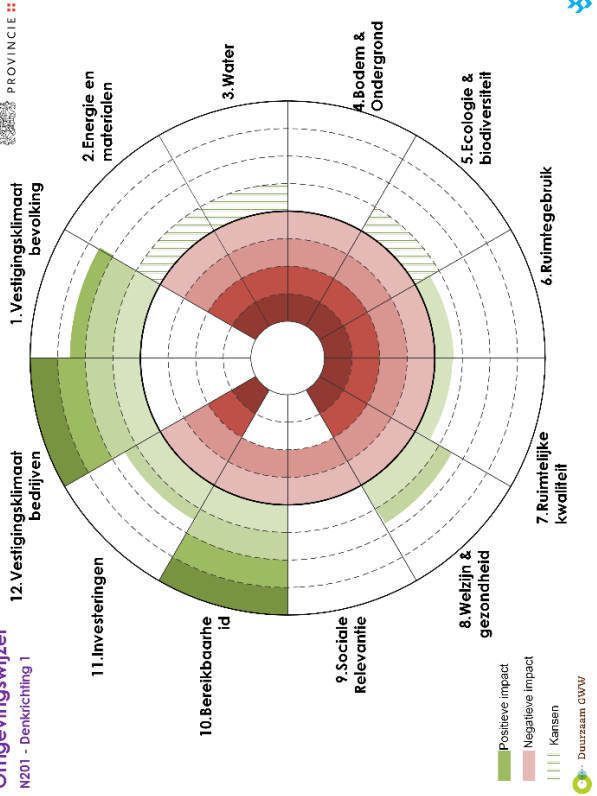
**Omgevingswijzer**  
N201 - Denkrichting 1



PROVINCIE :: UTRECHT



PROVINCIE :: UTRECHT



Tauw

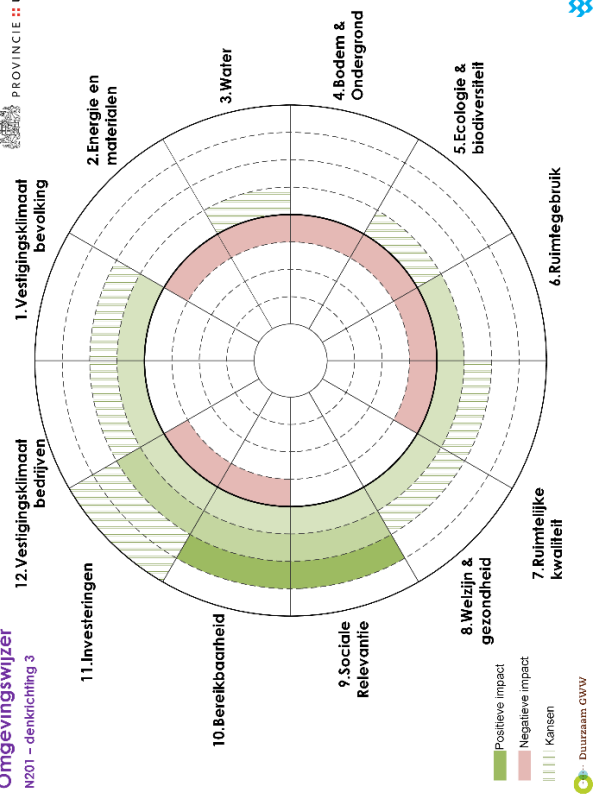
**Omgevingswijzer**  
N201 - denkrichting 3



PROVINCIE :: UTRECHT



PROVINCIE :: UTRECHT

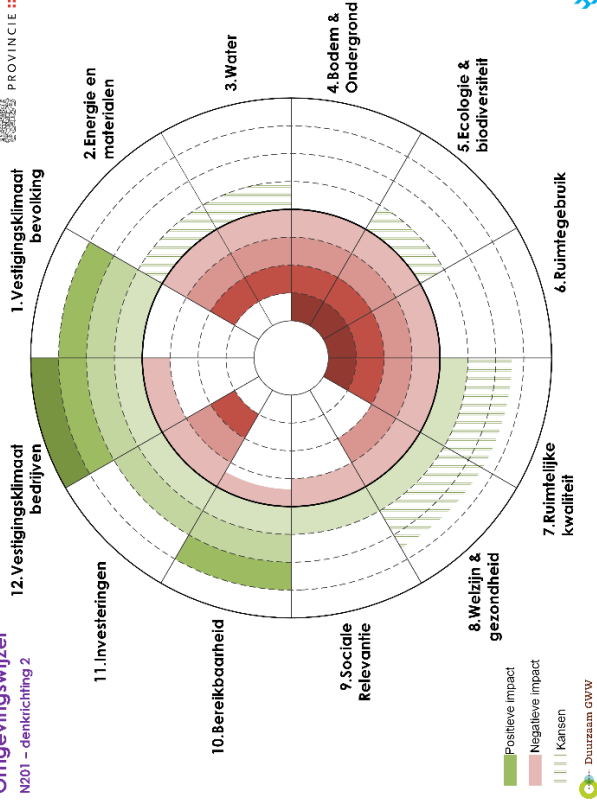


Tauw

**Omgevingswijzer**  
N201 - denkrichting 2



PROVINCIE :: UTRECHT

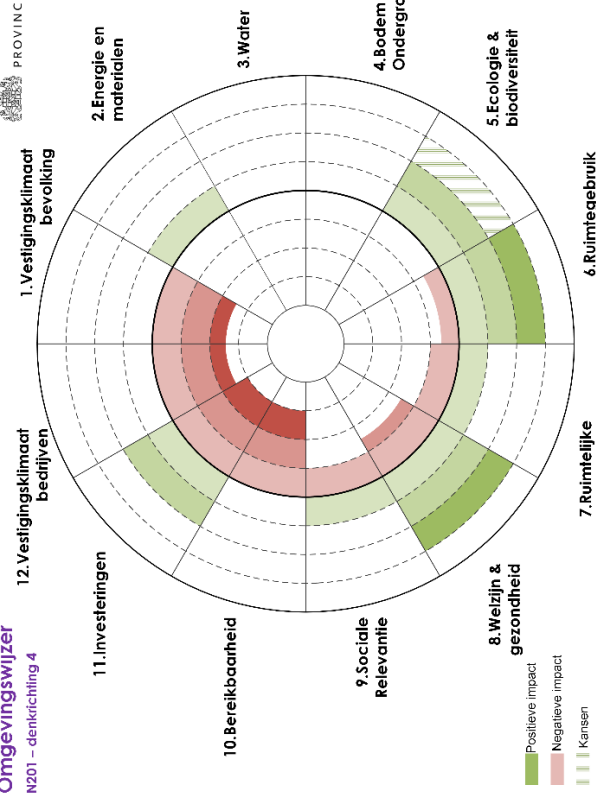


Tauw

**Omgevingswijzer**  
N201 - denkrichting 4



PROVINCIE :: UTRECHT



Tauw



**Voorgesteld wordt**

Om bij dit richtinggevende besluit denkrichting 3 (1x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten) als voorkeursvariant aan te wijzen en deze in fase 2 uit te werken naar een uitvoeringsbesluit en een dekkingsbesluit.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

## Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Utrecht d.d 18 februari 2019;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van Utrecht, afdeling Mobiliteit, nummer 81E1A285;

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 de stakeholders betrokken zijn middels het wikken en wegenproces,
- Dat daar vier denkrichtingen uit naar voren zijn gekomen,
- Dat die vier denkrichtingen zijn onderzocht en gewogen,
- Dat denkrichting 3 het meest tegemoet komt aan de beleidsuitgangspunten en de geformuleerde opdracht,

Gelet op;

- De beleidsdoelstellingen in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma

Besluiten:

1. Te kiezen voor denkrichting 3 (1x2 80 km/u met oplossen knelpunten) en deze in fase 2 verder uit te werken naar een uitvoeringsbesluit en een dekkingsbesluit. Hierbij worden de knelpunten op de bestaande weg (1x2 rijstroken) opgelost. De volgende knelpunten zijn nu in beeld:
  - De bocht bij Mijdrecht (lange of korte variant)
  - Het kruispunt met de N212
  - De aansluiting met de A2 (met onderzoek naar 2x2 rijstroken)
  - Het kruispunt (de bajonetaansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg
  - De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
  - Het kruispunt met de N402
  - Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg
  - Het kruispunt met de Raadhuislaan

Deze basisvariant vergt een investering van € 225.000.000 (incl. BTW) met een bandbreedte van plus of min 50% (dus tussen de € 112.500.00 en € 337.500.00)

In fase 2 worden al deze knelpunten uitgewerkt en doorgerekend met behulp van het verkeersmodel. Dan wordt er beoordeeld of er ter plekke van de kruispunten 2 rechtdoorgaande rijstroken noodzakelijk zijn en tot hoever dit dan door moet lopen om de doorstroming te garanderen. Qua participatie worden alle stakeholders in fase 2 betrokken door middel van het organiseren van ontwerpateliers.

De N201 loopt door in de provincie Noord-Holland. Hier is een wederzijdse afhankelijkheid ten aanzien van mogelijke oplossingen. Vanwege het feit dat de uitwerking van de knelpunten invloed kan hebben op de wegen in Uithoorn (N196), Amstelhoek/Aalsmeer en Hilversum (Diependaalselaan), worden zowel de provincie Noord-Holland, als de gemeenten Uithoorn, Amstelhoek/Aalsmeer en Hilversum daarom nadrukkelijk betrokken bij de uitwerking van de knelpunten.

2. In fase 2 de volgende mogelijke bouwstenen hierbij te betrekken:
  - Vergroten potentie OV en fiets, mogelijkheden zijn verbreden bestaande fietspaden, uitbreiden fietspaden, treinstation Loenersloot, gebruik oude spoorbanen (onderzoek)
  - Doorsnijding kern Vinkeveen: verbeteren huidige situatie of ondertunneling

- Bestaande bruggen (de Angstel en de Vecht): verhogen doorvaarthoogte of toepassen aquaduct(en)
- Bovenwettelijke maatregelen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur (meer doen dan noodzakelijk, denk aan geluidsschermen, versterking natuur enz.)

Deze bouwstenen vergen, afhankelijk van de uitkomsten onderzoeken en keuzes, een extra investering van tussen de € 262.750.000 en € 672.250.000 (incl. BTW) met een bandbreedte van plus 75% of min 25% (minimaal € 197.062.500 en maximaal € 1.176.437.500).

3. In fase 2 de volgende aanbevelingen mee te nemen:

- Reserveren van fysieke ruimte om knelpunten in toekomst op te kunnen lossen
- Op hele traject investeren in een duurzaam veilige N201
- (zwaar) Landbouwverkeer betrekken in de oplossingsrichtingen voor de knelpunten
- Kansen benutten voor betere inbedding van gehele traject in het landschap
- Werken aan een duurzame N201 volgens Duurzaam GWW
- Het geheel adaptief uitvoeren, actief monitorend en evaluerend. Hierdoor effectieve investeringen met een hoog rendement (kosten-baten)

Voorzitter,

Griffier,

## Toelichting

### 1. Wettelijke grondslag

- Artikel 158 Provinciewet
- Wegenwet
- Wegenverkeerswet 1994

### 2. Beoogd effect

De projectdoelstelling voor het programma 'Toekomst N201' is:

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

De vier denkrichtingen zijn getoetst aan deze projectdoelstelling. De projectdoelstelling lichten we hieronder nader toe →

*Integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 en behoud en/of versterken landschappelijke en natuurlijke waarden:*

Bij de aanpak van de N201 is naar een balans gezocht tussen de verschillende belangen ook voor in de toekomst. Wij zoeken daarbij naar een oplossing die jaren meegaat. Daarvoor kijken we breed naar verschillende aspecten in de omgeving van de N201, zoals effecten van denkrichtingen op milieuthema's, aanbevelingen en kansen voor verbetering van verkeer en milieuthema's en naar kosten en baten. In fase 1 hebben we de impact van de verschillende denkrichtingen op de meest bepalende milieuthema's 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-light).

### 3. Effecten op duurzaamheid

De vier denkrichtingen zijn met behulp van de Omgevingswijzer beoordeeld. Denkrichting 3 scoort positief op people en profit en licht negatief op planet. Deze denkrichting biedt echter ook nog volop kansen op diverse aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit, ecologie en biodiversiteit enz.

### 4. Argumenten

Zie Statenvoorstel zelf.

### 5. Kanttekeningen

De vier denkrichtingen leiden geen van allen bij de toetsing op de doelstellingen naar alleen maar positieve punten. De voorgestelde voorkeursvariant denkrichting 3 heeft in zijn huidige opzet dan ook de volgende kanttekeningen:

- Er ontstaan nieuwe knelpunten
- Er zijn licht negatieve tot neutrale effecten voor lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing
- Er zijn beperkte verbeteringen voor het autoverkeer, bereikbaarheid en doorstroming

### 6. Financiën

Daarnaast volgt hieronder een indicatie van de te verwachten uitgaven bij uitvoering van het programma N201:



| Overzicht investering denkrichting 3 - minimaal |                      |                      |                |                                |                        |
|---|----------------------|----------------------|----------------|--------------------------------|------------------------|
|   | Excl. BTW            | Incl. BTW            | Variatiecoëff. | Bandbreedte (incl. BTW) tussen |                        |
| Denkrichting 3                                  | € 186.000.000        | € 225.000.000        | 50%            | € 112.500.000                  | € 337.500.000          |
| <b>Bouwstenen:</b>                              |                      |                      |                |                                |                        |
| Vergroten potentie OV                           | € 170.000.000        | € 206.000.000        | 25 - 75%       | € 154.500.000                  | € 360.500.000          |
| Vergroten potentie fiets                        | € 19.000.000         | € 23.000.000         | 25 - 75%       | € 17.250.000                   | € 40.250.000           |
| Passage Vinkeveen aanpassen                     | € 4.100.000          | € 5.000.000          | 25 - 75%       | € 3.750.000                    | € 8.750.000            |
| Verhogen bestaande bruggen (2x)                 | € 14.500.000         | € 17.500.000         | 25 - 75%       | € 13.125.000                   | € 30.625.000           |
| Bovenwettelijke maatregelen lucht en geluid     | € 9.300.000          | € 11.250.000         | 25 - 75%       | € 8.437.500                    | € 19.687.500           |
| <b>Totale investering inclusief bouwstenen</b>  | <b>€ 402.900.000</b> | <b>€ 487.750.000</b> |                | <b>€ 309.562.500</b>           | <b>€ 797.312.500</b>   |
| Overzicht investering denkrichting 3 - maximaal |                      |                      |                |                                |                        |
|   | Excl. BTW            | Incl. BTW            | Variatiecoëff. | Bandbreedte (incl. BTW) tussen |                        |
| Denkrichting 3                                  | € 186.000.000        | € 225.000.000        | 50%            | € 112.500.000                  | € 337.500.000          |
| <b>Bouwstenen:</b>                              |                      |                      |                |                                |                        |
| Vergroten potentie OV                           | € 170.000.000        | € 206.000.000        | 25 - 75%       | € 154.500.000                  | € 360.500.000          |
| Vergroten potentie fiets                        | € 19.000.000         | € 23.000.000         | 25 - 75%       | € 17.250.000                   | € 40.250.000           |
| Ondertunneling Vinkeveen                        | € 225.000.000        | € 272.000.000        | 25 - 75%       | € 204.000.000                  | € 476.000.000          |
| Aquaducten i.p.v. bruggen (2x)                  | € 132.000.000        | € 160.000.000        | 25 - 75%       | € 120.000.000                  | € 280.000.000          |
| Bovenwettelijke maatregelen lucht en geluid     | € 9.300.000          | € 11.250.000         | 25 - 75%       | € 8.437.500                    | € 19.687.500           |
| <b>Totale investering inclusief bouwstenen</b>  | <b>€ 741.300.000</b> | <b>€ 897.250.000</b> |                | <b>€ 616.687.500</b>           | <b>€ 1.513.937.500</b> |

De investering voor denkrichting 3 is gebaseerd op het schetsontwerp van deze denkrichting. Van dit schetsontwerp is een SSK-raming opgesteld. De onzekerheidsmarge voor deze kostenraming is plus of min 50%. Van alle bouwstenen is nog geen ontwerp gemaakt. Dit betekent dat de kosten die hier nu voor zijn genoemd gebaseerd zijn op expert judgement en vergelijkbare projecten elders. De onzekerheidsmarge voor deze kosten is daarom plus 75% of min 25%. De kans dat het duurder wordt is bij dit soort kostenramingen veel groter dan dat het goedkoper wordt, vandaar de differentiatie in percentages. In de potentie van het OV zitten meerdere elementen, zoals station Loenersloot, busbanen enz. Pas in fase 2 gaat worden uitgezocht welke bouwstenen een bijdrage leveren aan de doelstellingen van het programma Toekomst N201 en ook positief scoren in de dan op te stellen MKBA. Tegelijkertijd worden deze bouwstenen ook beoordeeld in alle onderzoeken die dan plaats gaan vinden. Voor wat betreft Vinkeveen is het of de passage aanpassen of ondertunneling. Bij de bruggen is het of de bruggen verhogen of aquaducten toepassen of niets doen.

## 7. Realisatie

Bij fase 1 is een heel globale uitvoeringsplanning opgesteld voor alle denkrichtingen. De genoemde jaren hierin hangen echter van heel veel factoren af. Daarom komen wij eind 2019 met een uitvoeringsplanning in het voorstel voor een uitvoeringsbesluit en dekkingsbesluit.

## 8. Juridisch

N.v.t.

## 9. Europa

N.v.t.

## 10. Communicatie

Wij hebben vanwege de grote belangstelling en betrokkenheid van de omgeving na ons besluit van 8 januari jl. een persbericht uitgedaan. In bijlage 6 is het uitgedane persbericht opgenomen.

## 11. Bijlagen

1. Adviesnota
2. Nota denkrichtingen en voorkeursvariant
3. Memoranda alle onderzoeken (verkeer, lucht, geluid, natuur en landschappelijke inpassing)
4. Reactienota
5. MKBA-light
6. Persbericht