



Statenvoorstel

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Actualisatie project 'N201, maatregelenpakket'.
Datum	02-07-2024
Documentnummer	UTSP-123913648-160772
Van	Jim Sheotahul
Telefoonnummer	+31649417631
E-mailadres	jim.sheotahul@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	PPM
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	1. N201 - Rapportage variantenstudie Fietstunnel N201

Gevraagde besluiten:

1. Het project 'N201, maatregelenpakket' met een krediet van € 108,95 miljoen (P85, excl. btw, geïndexeerd 2024; besluit [PS2022MM106](#)) en categorie complex conform de Nota investeren op te delen in de onderstaande investeringsprojecten met hun bijbehorende kredieten en categorisering conform de Nota Investeren. Dit betekent dat enkel project 2 nog de categorie complex heeft. Het gaat dan om de volgende investeringsprojecten:
 - a. project 1: Kruispunt N212-Hoofdweg, twee kruispunten in Vreeland, aansluiting A2 en de Singel, fietspadverbreding met een krediet van 8,92 miljoen en categorie regulier;
 - b. project 2: Gestrekte bocht Mijdrecht (nieuwe tracé, met parallelweg tot en met de Tienboerenweg), met een krediet van 58,13 miljoen en categorie complex;
 - c. project 3: Vinkeveen-aansluiting met een krediet van 6,4 miljoen en categorie regulier;
 - d. project 4: Kruispunt Loenersloot met een krediet van 24,78 miljoen en categorie groot;
 - e. project 5: Kruispunt N201-N402 richting Loenen aan de Vecht met een krediet van 10,72 miljoen categorie regulier.
2. Vast te stellen dat de nu voorliggende variant Fietstunnel Veenweg-Mijdrecht N201 niet kosteneffectief is en daarmee niet te promoveren naar de voorbereidingsfase en geen aanvullend investeringskrediet ter grootte van € 13,04 miljoen (P85, excl. btw, prijspeil 2024) beschikbaar te stellen voor het project Fietstunnel Veenweg-Mijdrecht als onderdeel van investeringsproject2.

Essentie / samenvatting:

De combinatie van het aantal gebruikers in relatie tot de kosten van een fietstunnel is eerder aanleiding geweest dat er in het maatregelenpakket geen fietstunnels waren opgenomen. In lijn van de aangenomen motie is er onderzoek gedaan naar mogelijke locaties voor een fietstunnel bij Mijdrecht. Onderzocht zijn de locaties bij het Waverveensepad, bij het nieuw te realiseren kruispunt ter hoogte van het kruispunt Veenweg en een locatie daar tussenin. De studie is afgerond en hieruit blijkt dat de variant bij het nieuwe kruispunt ter hoogte van de Veenweg het beste scoort, onder andere vanwege het gebruik, de inpassing en op basis van de score van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (hierna: MKBA). Echter is het gebruik beperkt en staan de baten niet in relatie tot de kosten; de MKBA-score is onder de 1.

Met het Statenvoorstel is invulling gegeven aan de motie en is het voorstel aan Provinciale Staten om te besluiten de fietstunnel niet op te nemen in het project N201. het project 'N201, maatregelenpakket'. Verder wordt voorgesteld om het project 'N201, maatregelenpakket' in investeringsprojecten onder te verdelen en te categoriseren naar type project.

Inleiding:

Voorgeschiedenis

Op 14 december 2022 heeft u ingestemd met het maatregelenpakket voor het project Toekomst N201 en het hiervoor benodigde budget beschikbaar gesteld. Het gaat om het gedeelte van de N201 tussen Amstelhoek en Vreeland. Een groot gedeelte van het project ligt in de gemeente De Ronde Venen, het overige gedeelte in de gemeente Stichtse Vecht. Het maatregelenpakket, gebaseerd op een voorlopig ontwerp, betreft onder andere:

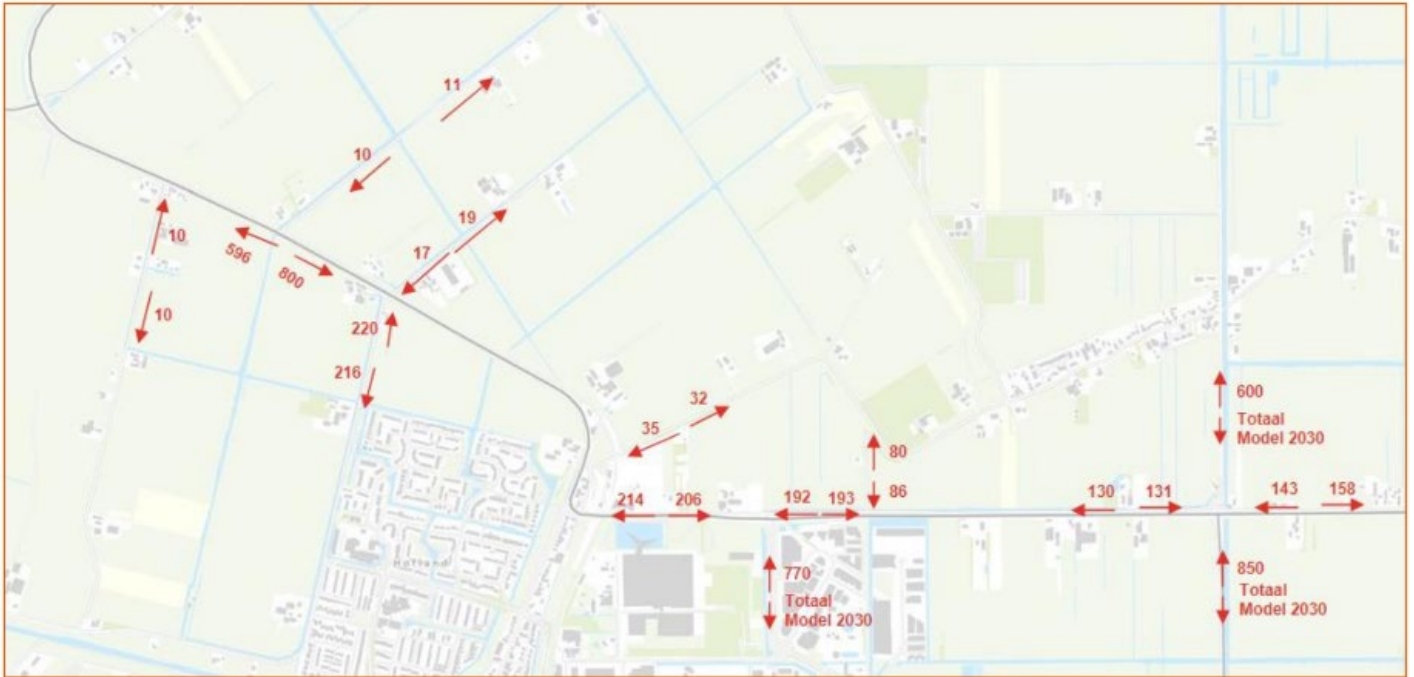
- het strekken van de bocht bij Mijdrecht;
- het verlengen van de op- en afritten bij Vinkeveen;
- het verdubbelen van de opstelstroken rechtdoor ter hoogte van de kruispunten;
- het instellen van 60 km/u ter hoogte van de kruispunten, inclusief het aanbrengen van een plateau;
- het verlengen van toe- en afritten;
- het verbreden van fietspaden met geleiderails;
- het realiseren van parallelwegen en ter hoogte van de woonkernen;
- het treffen van geluid reducerende maatregelen.

Aanleiding

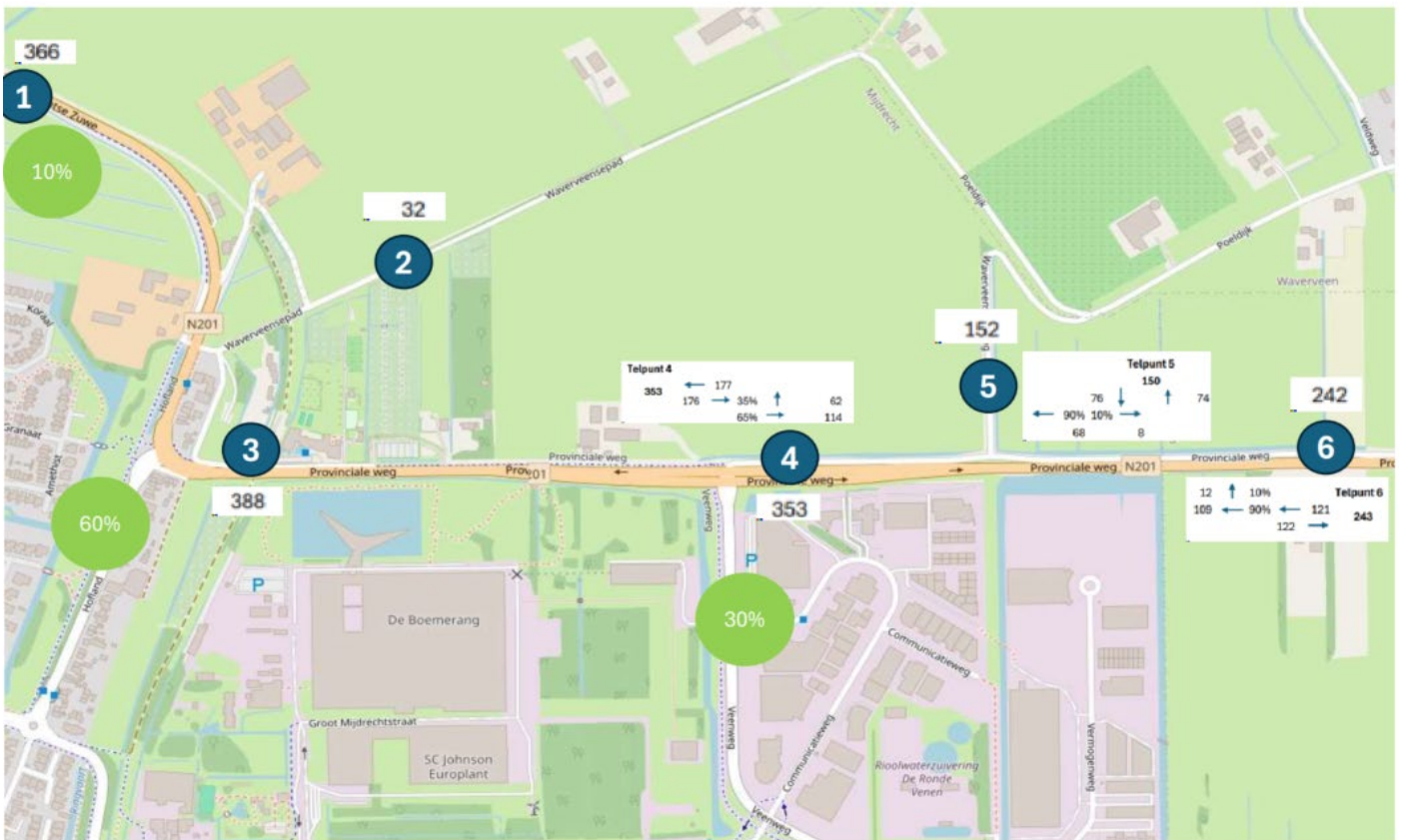
Op 14 december 2022 is door u een motie aangenomen voor een studie naar een locatie van een fietstunnel bij de gestrekte bocht Mijdrecht. In de aangenomen motie staat het volgende beschreven: "Te onderzoeken waar op het traject (nabij de Veenweg of het Waverveense Pad) een fietstunnel het meest kansrijk en effectief is en deze fietstunnel te implementeren in het plan". Met het aannemen van de motie fietstunnel 14 december 2022 heeft u opdracht gegeven voor een studie naar de locatie van een fietstunnel. De aanleiding is dat het Waverveensepad bij Mijdrecht wordt doorsneden door de verlegde/gestrekte N201. Bewoners van het Waverveensepad hebben daarom gevraagd om een fietstunnel bij het Waverveensepad.

Huidige situatie en fietstellingen

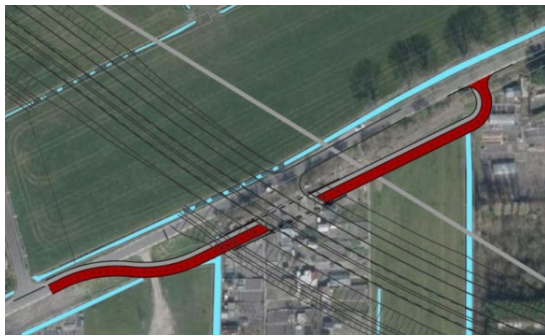
De aanleiding dat er eerder in het maatregelenpakket geen fietstunnel meer was opgenomen, is de combinatie van het aantal gebruikers in relatie tot de kosten van een fietstunnel. In de huidige situatie is de N201 aan één zijde voorzien van een fietspad of parallelweg. Voor de fietsers zijn op twee locaties gelijkvloerse oversteken, namelijk bij de Veenweg en de Hofland. Tussen Waverveen en Mijdrecht loopt een route tussen twee fietsknooppunten. In februari en maart 2023 hebben verkeerstellingen plaatsgevonden op de verschillende fietspaden en parallelwegen. De tellingen betreffen de fietsintensiteiten per etmaal op een werkdag. Deze tellingen geven een beeld van de drukke en minder druk bereden fietspaden en parallelwegen. Voor het Waverveensepad geldt dat volgens de telling 35 fietsers richting de N201 fietsen. Vanaf de Waverveense Zijweg fietsen 86 gebruikers dagelijks richting de N201. Daarnaast fietsen er 123 fietsers per etmaal ten westen van de kruising met de N212 richting Mijdrecht. Aandachtspunt hierbij is de periode van meten. In de zomermaanden zijn de recreatieve routes drukker bereden. In februari, maart en de in meivakantie 2024 hebben er nogmaals verkeerstellingen plaatsgevonden.



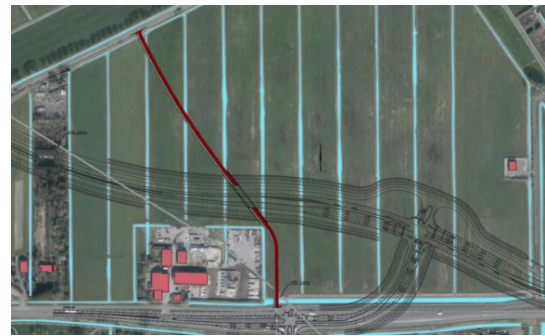
Figuur 1: Verkeerstellingen februari en maart 2023, fietsintensiteiten per etmaal (werkdag)



Figuur 2: Verkeerstellingen februari en maart 2024, fietsintensiteiten per etmaal (werkdag)



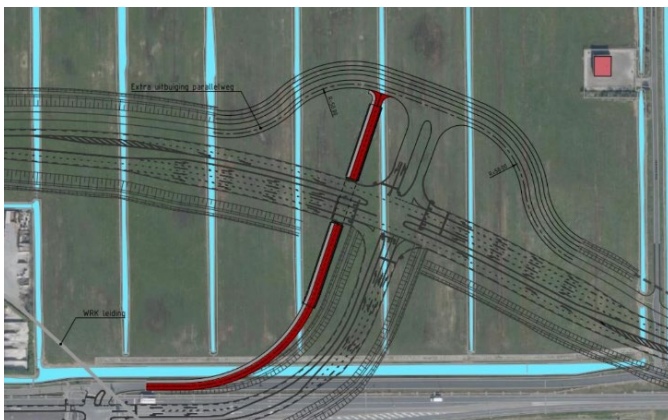
Figuur 5: bovenaanzicht fietstunnel variant 1d



Figuur 6: bovenaanzicht fietstunnel variant 2

Locatie 2: Betreft het zoekgebied tussen de kruising van de WRK-leiding met de N201 en het nieuwe kruispunt N201. Met betrekking tot de bereikbaarheid valt variant 2 in negatieve zin op. De verliestijd in minuten per dag gezamenlijk voor alle te verwachten fietsers, is bijna vijf keer groter dan variant 1d. Tevens scoort deze variant voor alle fietsroutes het slechts, behalve route 4. Ook kruist het fietspad de WRK-leiding. Op basis hiervan is variant 2 niet zinvol.

Locatie 3: Nabij het nieuwe kruispunt ter hoogte van de Veenweg. Op deze locatie zijn vijf varianten onderzocht. Alleen variant 3^e betreft een rechte tunnel zonder bogen in de zichtlijnen van de hellingbanen. Dit is bevorderlijk voor de sociale veiligheid. Daarnaast is de lengte van de tunnel hier het kortst en kent deze variant ten opzichte van de andere vier varianten op deze locatie een lagere kosteninschatting. Ook geeft deze variant meer mogelijkheden voor de inpasbaarheid van het nog te ontwikkelen bedrijventerrein van de gemeente. Dit maakt dat op deze locatie variant 3e het meest geschikt is.



Figuur 7: bovenaanzicht fietstunnel variant 3e

Alternatief fietsbrug

Tijdens de ontwerpessie in januari 2024 werd door aanwezigen meerdere malen een alternatieve oplossing met een fietsbrug aangedragen. Het onderzoeken van een fietsbrug was niet de strekking van de motie, maar is naar aanleiding van de ontwerpessie wel onderzocht. De fietsbrug is afgefallen doordat de kosten hoger uitvallen dan de kosten voor een fietstunnel en daardoor in de MKBA negatiever zal scoren. Ook de impact op de landschappelijke inpassing en het fietscomfort scoren slechter.

Variantenafweging

Alle varianten zijn beoordeeld op de criteria:

- landschappelijke inpassing;
- impact op (leef)omgeving en natuur;

- veiligheid (opgedeeld in sociale veiligheid en verkeersveiligheid);
- toekomstvastheid (bedrijventerrein en openbaar vervoer);
- bereikbaarheid (fietsroutes);
- kosten.

Per criterium heeft de best scorende (of minst slechte) variant vijf punten gekregen, de overige varianten hebben naar rato een score (geheel getal) tussen de één en vijf gekregen. Daarnaast is elke score vermenigvuldigd met de wegingsfactor van de individuele criteria. De wegingsfactor bepaalt het belang van het criterium. De totale weging komt uit op 100%, dus als alle zeven criteria een gelijke weging zouden krijgen, geeft dat per criterium een gewicht van een kleine 15%. Echter is er per criterium onderscheid gemaakt in de wegingsfactoren:

- Hierbij zijn sociale veiligheid en verkeersveiligheid als bovengemiddeld belangrijk bestempeld met een wegingsfactor van 20%.
- Toekomstvastheid en bereikbaarheid worden als gemiddeld belangrijk benoemd en krijgen een wegingsfactor van 15%.
- De criteria landschappelijke inpassing en impact op natuur zijn minder onderscheidend en krijgen daarom een lagere wegingsfactor van 10% toegekend.
- Ook het criterium kosten speelt een minder belangrijke rol in de afweging van de varianten. Van de varianten 1d en 3e zijn MKBA's opgesteld. In deze analyse zijn de maatschappelijke baten afgezet tegen de maatschappelijke kosten.

Ook is er gekeken naar de robuustheid van de afweging waarbij verschillende wegingsfactoren zijn bepaald. Onderstaand de weging met scores voor de varianten 1d en 3e. De scores van alle varianten zijn na te lezen in het rapport in de bijlage.

	Landschappelijke inpassing	Impact op natuur	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Toekomstvastheid	Bereikbaarheid	Kosten	Totaal
Weging (%)	10.00	10.00	20.00	20.00	15.00	15.00	10.00	100
Variant 1d	5	3	5	2	4	3	5	375
Variant 3e	5	5	5	5	4	5	3	465

Figuur 8: beoordelingen van alle criteria en wegingsfactor

	Eindscores	
	Variant 1d	Variant 3e
Basis	360	450
Alternatieve weging 1	386	457
Alternatieve weging 2	363	475
Alternatieve weging 3	398	448
Alternatieve weging 4	400	438
Alternatieve weging 5	368	478

Figuur 9: Robuustheid wegingsfactoren

Beoordeling varianten 1d en 3e

In de vergelijking tussen de varianten 1d en 3e scoort 3e, een fietstunnel bij het nieuwe kruispunt ter hoogte van de Veenweg, het beste. Voor het beoordelen van de bereikbaarheid zijn diverse fietsroutes in beeld gebracht en getoetst aan de huidige situatie en de potentiële fietstunnels. Op basis hiervan is de verwachting dat minimaal drie keer zo vaak gebruik gemaakt gaat worden van de fietstunnel op de locatie van variant 3e. Ook op basis van weging van de varianten op de criteria landschappelijke inpassing, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, toekomstvastheid, bereikbaarheid, impact op natuur en kosten scoort variant 3e beter of gelijk. Een belangrijk aandachtspunt bij de varianten is de bestaande WRK-leiding (Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland). Voor variant 1d blijft dat een risico op maakbaarheid van de fietstunnel.

Tevens is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. De uitkomst van deze analyse geeft een maatschappelijke waarde van de fietstunnel afgezet tegen de kosten. De MKBA voor variant 3e scoort het minst negatief.

Wat betreft een voorkeur voor de varianten bij mensen in de omgeving van Mijdrecht geldt dat uit de ontwerpessie met de omgeving blijkt dat de woonlocatie van mensen bepalend is voor wat men de meest geschikte locatie vindt. Bij variant 3e is het fietspotentieel het grootst.

Totaal MKBA (nationaal) Variant 3e			
NCW, in miljoen			
		Hoog	Laag
Totaalsaldo	€	-7,08	€ -8,39
Baten/Kosten verhouding		0,54	0,46

Totaal MKBA (nationaal) Variant 1d			
NCW, in miljoen			
		Hoog	Laag
Totaalsaldo	€	-11,15	€ -11,83
Baten/Kosten verhouding		0,18	0,13

Figuur 10: MKBA resultaten variant 1d en 3e

Juridische en andere relevante kaders:

Wettelijke grondslag

- Zie eerder genomen investeringsbesluit op 14 december 2022 (PS2022MM106).
- Motie 117 Fietstunnel N201
- Artikel 158 Provinciewet
- Artikel 15 Wegenwet
- Wegenverkeerswet 1994

Er worden in deze fase de volgende juridische risico's gesignaleerd:

De reguliere beroepsmogelijkheden tijdens de nog te doorlopen planologische procedures zijn van toepassing. Er zijn met de betrokken overheidsorganen en instanties overeenkomsten gesloten. Voor de uitvoering van het werk zal/zullen te zijner tijd een of meerdere (Europese) aanbesteding(en) worden uitgeschreven.

Argumentatie:

1. Opsplitsen in investeringsprojecten
 - a. Het totale maatregelenpakket voor de N201 kan niet in één keer worden uitgevoerd. Daarom is het project opgedeeld en volgt er sowieso een gefaseerde uitvoering. De maatregelen aan de N201 worden in vijf investeringsprojecten uitgevoerd;
 - b. Mede door de beschikbare interne capaciteit is besloten het maatregelenpakket op te delen in diverse investeringsprojecten. De investeringsprojecten worden door diverse projectteams verder voorbereid en gerealiseerd;
 - c. Investeringsproject Kruispunt Loenersloot is benoemd als groot project. Het investeringsbudget is meer dan € 15 miljoen, echter is de verdere voorbereiding en uitwerking niet complex.
2. Geen fietstunnel
 - a. Ondanks dat variant 3e van de onderzochte varianten het beste scoort, is een fietstunnel nabij Mijdrecht niet logisch. De combinatie van het aantal gebruikers in relatie tot de geraamde kosten van een fietstunnel is de aanleiding dat er in het maatregelenpakket geen fietstunnels waren opgenomen. Wel is in het maatregelenpakket een verkeerregelinstantie opgenomen met een kruispuntplateau en wordt de snelheid op de kruising verlaagd naar 60km/uur.
 - b. Uit de specifieke studie naar een fietstunnel blijkt dat de best scorende variant een negatieve MKBA-score (onder de 1) behaalt. De MKBA laat zien dat beide varianten 1d en 3e voor de fietstunnel in alle gevallen niet kosteneffectief zijn. Dit betekent dat de investering niet wordt terugverdiend gedurende de afschrijvingsperiode.
 - c. Een fietstunnel brengt voor sommige fietsers een sociaal onveilig gevoel met zich mee. Tijdens de ontwerpessie zijn er in de omgeving bij een deel van de aanwezigen zorgen geuit over de sociale veiligheid van een fietstunnel. Deze is straks gelegen op een kruispunt met de N201 waar met name

bedrijvigheid is gevestigd en daarmee met name in de avonduren een minder aantrekkelijke optie vormt voor fietsers die sociale veiligheid een belangrijke factor vinden bij het bepalen van de fietsroute. Fietsers die om die reden de tunnel mijden, moeten omfietsen om op een gelijkvloerse kruising met de N201 te komen. Zij kunnen dan fietsen naar de oversteek bij de kruising Hoofdweg/N212 of via de oversteek Eerste/Tweede zijweg. Dit is in alle gevallen zeker 3 tot 4 kilometer omfietsen.

Argument voor een fietstunnel is dat een fietstunnel wel degelijk de verkeersveiligheid verbetert voor de fietsers die er wel rijden. Op een drukke weg als de N201, is een fietstunnel verkeersveiliger dan een gelijkvloerse oversteek met een verkeersregelininstallatie (VRI), 60 km/uur en kruispuntplateau.

Het niet opnemen van een fietstunnel in het project N201, voldoet ook niet aan de verwachtingen die met de motie zijn gewekt en zal weerstand oproepen bij de gemeente De Ronde Venen en bewoners.

Doelenboom:

Doel van het project 'N201, maatregelenpakket' is om de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor de toekomst te verbeteren. Specifiek voor een eventuele fietstunnel gaat het om het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Hier geeft een fietstunnel in beperkte mate invulling aan, met name door het beperkte aantal fietsers. Dit maakt dat een fietstunnel niet kosteneffectief is.

Brede welvaart indicatoren:

De varianten zijn getoetst op de volgende criteria: landschappelijke inpassing, leefomgeving en natuur, (sociale) veiligheid, verkeersveiligheid, toekomstvastheid, bereikbaarheid. Variant 3e is ten opzichte de overige varianten de beste variant. Ook zijn de fietstijden van de verschillende tunnelvarianten bij de diverse routes vergeleken met de fietstijd in de bestaande situatie. Potentieel kan een fietstunnel bijdragen aan meerdere brede welvaart indicatoren; stimuleren van actieve mobiliteit, verbetering van verkeersveiligheid. Dat draagt weer bij aan gezondheid en leefbaarheid. Uit het onderzoek blijkt echter dat deze bijdrage beperkt is door het beperkt aantal (potentiële) fietsers aan de noordkant van de N201 richting Mijdrecht.

Kijk ook door de sociale bril:

Mensgericht: Een gelijkvloerse kruising op de locatie bij de nieuwe aansluiting met de Veenweg, geregeld met verkeerslicht, met een kruispuntplateau en snelheid van 60km/uur heeft een positieve bijdrage voor weggebruikers (auto en fiets), omwonenden en bedrijven in veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Gebruikersgericht: De verschillende varianten zijn besproken met de belanghebbenden (weggebruikers, omwonenden en bedrijven) via een ontwerpessie en een inloopavond. Tijdens het participatietraject werd duidelijk dat de belanghebbenden goed op de hoogte zijn van de problematiek rond de gestrekte bocht bij Mijdrecht en zich gehoord voelen door de concrete voorstellen.

Inclusief: Het werk dat we uitvoeren voldoet aan de toegankelijkheidseisen.

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 fietstunnel bij de aansluiting met de N212 zoals opgenomen in fase 2 niet terugkomt in het maatregelenpakket van fase 3. Met de aangenomen motie is er opdracht gegeven een fietstunnel bij Mijdrecht te onderzoeken.

In de ontwerpessie van 17 januari 2024 hebben we omwonenden en toekomstige gebruikers gevraagd om mee te denken bij het ontwerp voor de fietstunnel en de locatie. Mede op basis van deze opgehaalde informatie hebben we de studie naar de fietstunnel afgerond. Op 22 mei 2024 organiseerde de provincie Utrecht een

inloopbijeenkomst voor omwonenden en andere belanghebbenden. Tijdens de bijeenkomst zijn de beoordelingen van de varianten gepresenteerd, waarbij is aangegeven dat variant 3e de best scorende variant is.

Periodiek zijn de voortgang en de resultaten van de onderzoeken besproken met de betrokken overheden. De meest recente stuurgroep heeft op 10 juli 2024 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 fietstunnel Mijdrecht op het wegennet van de gemeente De Ronde Venen. 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:

Nee – er zijn geen financiële consequenties (kosten of opbrengsten) verbonden aan het besluit.

Met de opdeling naar investeringsprojecten blijft het totale investeringskrediet van het maatregelenpakket ongewijzigd. Het project 'N201, maatregelenpakket' is nu conform de Nota Investeren volledig gecategoriseerd als zijnde een complex project.

Nu wordt voorgesteld alleen nog het project Gestrekte bocht Mijdrecht met € 58,13 miljoen als complex aan te merken. Dit betekent dat alleen voor dit project van de N201 voortgang zal worden gerapporteerd in de paragraaf projecten binnen de P&C-cyclus. Voor de overige projecten zal de voortgang via het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) gerapporteerd worden.

	Omschrijving project (krediet)	€ mln	categorie	startdatum	einddatum
1.	Kruispunt N212-Hoofdweg, twee kruispunten in Vreeland, aansluiting A2 en de Singel, fietspadverbreding (N 201 maatregelenpakket)	8,92	regulier	2025	2026
2.	Gestrekte bocht Mijdrecht (N 201 maatregelenpakket)	58,13	complex	2025	2030
3.	Vinkeveen-aansluiting (N 201 maatregelenpakket)	6,40	regulier	2026	2028
4.	Kruispunt Loenersloot (N 201 maatregelenpakket)	24,78	groot	2026	2028
5.	Kruispunt N201-N402 richting Loenen aan de Vecht (N 201 maatregelenpakket)	10,72	regulier	2026	2028
	Totaal	108,95			

De vijf nieuwe investeringen zullen bij de eerst volgende MIPM actualisatie worden verwerkt, dit is bij de Kadernota 2026.

Afschrijving

Niet van toepassing.

Kapitaallastenplafond

Niet van toepassing.

Bijdragen derden

Er zijn geen bijdragen van derden.

Indexering

Niet van toepassing.

Kasritme

Niet van toepassing

Beheer en onderhoud

Niet van toepassing.

Fiscale positie

De provincie gaat werkzaamheden uitvoeren aan de N201. Dit project bestaat uit een aantal 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 in beginsel geen btw-ondernemer is voor dit project en zodoende een beroep kan doen op het btw-compensatiefonds (BCF).

Ook bij een fietstunnel Mijdrecht treedt de provincie Utrecht op als niet-ondernemer aangezien zij op eigen kosten de tunnel/oversteekplaats realiseert. Hiermee zal in basis de btw ter zake bij het btw-compensatiefonds worden teruggevraagd onder de goedkeuring 'kruisende voorzieningen' ondanks dat (mogelijk en/of deels) de investering eigendom van de gemeente wordt. Echter daar waar geen sprake is van een kruisende voorziening, zal bij verkrijging door een derde het recht op teruggaaf van btw in beginsel verhinderd worden. Dat doet zich (bijvoorbeeld) mogelijk voor bij de opstelplaatsen aansluiting A2 – N201 en geluidswal provincie Noord-Holland. De fiscaliteit zal in de voorbereidingsfase verder uitgewerkt worden en met de belastingdienst worden afgestemd.

Vervolg:

De maatregelen aan de N201 worden in vijf investeringsprojecten uitgevoerd:

- project 1: Kruispunt N212-Hoofdweg, twee kruispunten in Vreeland, aansluiting A2 en de Singel, fietspadverbreding, begin 2025;
- deelproject 2: Gestrekte bocht Mijdrecht (nieuwe tracé met parallelweg tot en met de Tienboerenweg), eind 2028-eind 2030;
- project 3: Vinkeveen-aansluiting, begin 2026-begin 2028;
- project 4: Kruispunt Loenersloot eind 2026-eind 2028;
- project 5: Kruispunt N201-N402 richting Loenen aan de Vecht, begin 2026-begin 2028.



Figuur 11: Investeringsprojecten maatregelenpakket Programma Toekomst N201

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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

Ontwerp-besluit

Besluit op 02-10-2024 tot vaststelling van: Actualisatie Programma Toekomst N201, studiefase 3.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 02-10-2024.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 02-07-2024
met nummer , UTSP-123913648-160772
van afdeling MOB, team PPM.

Overwegende dat:

- de N201 al jarenlang het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie is,
- veel ongelukken gebeuren op de N201,
- de leefbaarheid verbeterd kan worden,
- op 30 mei 2017 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201,
- met het Statenbesluit op 14 april 2021 opdracht gegeven is voor een studie Toekomst N201 fase 3,
- met het Statenbesluit op 14 december 2022 het maatregelenpakket is gepromoveerd naar de voorbereidingsfase,
- partijen zich inzetten voor verkeersveiligheid en leefbaarheid voor voetgangers, fietsers, automobilisten en andere weggebruikers,
- een goede infrastructuur bijdraagt aan doel en gebruik van de modaliteit fiets op de lange termijn
- partijen in de Provinciale Staten oog hebben voor de kwetsbare weggebruikers, in deze motie in het bijzonder de (schoolgaande) fietsers die de N201 moeten oversteken,
- ook de route richting de oversteek (de parallelweg) geschikt moet zijn voor fietsers.
- met de aangenomen motie (117) op 14 december 2022 opdracht is gegeven te onderzoeken waar op het traject (nabij de Veenweg of het Waverveense Pad) een fietstunnel het meest kansrijk en effectief is en deze fietstunnel te implementeren in het plan,
- door een uitgebreid participatie traject de stakeholders betrokken zijn geweest bij het tot stand komen van deze variantenstudie voor fietstunnel,
- de oplossingsrichtingen zijn gewogen door een expertteam en nader onderzocht zijn op diverse aspecten,
- dit heeft geresulteerd in een variant 3e dat het meest tegemoetkomt aan de beleidsuitgangspunten en de geformuleerde opdracht,
- de varianten 1d en 3e niet kosteneffectief zijn,
- redelijke alternatieven bestaan om de leefbaarheid en veiligheid ter plaatse verder te verbeteren.

Besluiten:

1. Het project 'N201, maatregelenpakket' met een krediet van € 108,95 miljoen (P85, excl. btw, geïndexeerd 2024; besluit [PS2022MM106](#)) en categorie complex conform de Nota Investeren op te delen in de onderstaande investeringsprojecten met hun bijbehorende kredieten en categorisering conform de Nota Investeren. Dit betekent dat enkel project 2 nog de categorie complex heeft. Het gaat dan om de volgende investeringsprojecten:
 - a. project 1: Kruispunt N212-Hoofdweg, twee kruispunten in Vreeland, aansluiting A2 en de Singel, fietspadverbreding met een krediet van 8,92 miljoen en categorie regulier;
 - b. project 2: Gestrekte bocht Mijdrecht (nieuwe tracé, met parallelweg tot en met de Tienboerenweg), met een krediet van 58,13 miljoen en categorie complex;
 - c. project 3: Vinkeveen-aansluiting met een krediet van 6,4 miljoen en categorie regulier;
 - d. project 4: Kruispunt Loenersloot met een krediet van 24,78 miljoen en categorie groot;
 - e. project 5: Kruispunt N201-N402 richting Loenen aan de Vecht met een krediet van 10,72 miljoen categorie regulier.

2. Vast te stellen dat de nu voorliggende variant Fietstunnel Veenweg-Mijdrecht N201 niet kosteneffectief is en daarmee niet te promoveren naar de voorbereidingsfase en geen aanvullend investeringskrediet ter grootte van € 13,04 miljoen (P85, excl. btw, prijspeil 2024) beschikbaar te stellen voor het project Fietstunnel Veenweg-Mijdrecht als onderdeel van investeringsproject2.

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Griffier,
mr. C.A. Peters