PROVINCIE :: UTRECHT

PROGRAMMA TOEKOMST N201: CONCEPT MAATREGELENPAKKET FASE 3

Stateninformatie bijeenkomst
18 mei 2022

Agenda

- Terugblik fase 2 en opdracht/aanpak studiefase 3
- Toelichting concept-maatregelenpakket fase 3
- Specifieke afwegingen
- Vergelijking concept-maatregelenpakketten fase 2 en 3

Terugblik fase 2

- Eindresultaat fase 2: er is een onbalans in de maatschappelijke waarden (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) en de benodigde investering.
- De toegevoegde waarde van de individuele projectonderdelen aan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is onvoldoende scherp.

Maatregelenpakket fase 2

Nr.	Knelpunt	Kosten	Doorstro-ming	Leefbaar-heid	Veiligheid	Fiets (veiligheid)
1	De bocht bij Mijdrecht	31,2				
2	Het kruispunt met de N212	8,8				
3	De aansluiting met de A2 oost en west	10,1				
4	Het kruispunt (de bajonet-aansluiting) met de Rijksstraatweg – Binnenweg	14,7				
5	Het kruispunt met de N402	2,8				
6	Het kruispunt met de Singel – Loenenseweg	4,7				
6	Raadhuislaan - Singel 50 km/u	12,6				
8	Kruispunt N196	1,4				
A	Opritten doorsnijding kern Vinkeveen	2,4				
B	De Demmerikse brug	5,1				
Fiets	Amstelhoek – Mijdrecht	3,4				
Fiets	Vinkeveen – A2 – Loenersloot	3,9				
Hot spots	Geluidwerende voorzieningen	10,5				
	Duurzaamheidsmaatregelen (wens in aanbesteding), smart mobility	3,4				
	Totaal	**115,0**				

Opdracht fase 3

- Heroverweging van het maatregelenpakket uit fase 2 en komen tot een kleiner en kosten effectiever pakket met de nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Aanpak fase 3

Processtappen fase 3:

1. Aanscherping doelstelling Toekomst N201
2. Prioritering knelpunten
3. Brainstorm sessie om te komen tot maatregelen
4. Beoordeling maatregelen per projectdoelstelling (verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming, omgeving en investering) als ook de afweging sober en doelmatig
5. Afwegen varianten om te komen tot een concept maatregelenpakket
6. Integrale effectbeoordeling van alle maatregelen uit het concept maatregelenpakket

Aanpak fase 3: beoordelingskader

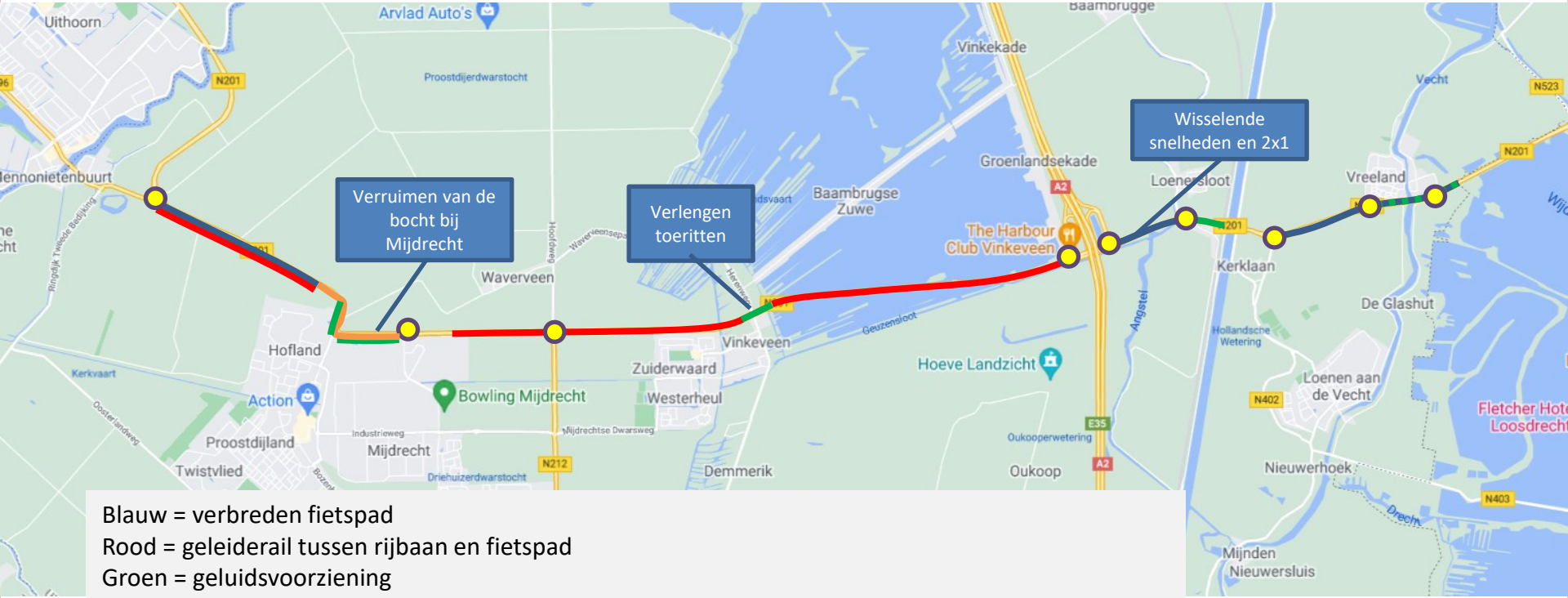
Project-doelstelling	Prestatie-indicator	Randvoorwaarden
verbeteren verkeers-veiligheid	- minder letsel-/slachtofferongevallen	- toepassen principes Duurzaam Veilig (SWOV, 2005); - toepassen basiskenmerken wegontwerp (CROW, 2012)
verbeteren leefbaarheid	- geluidsoverlast en luchtkwaliteit mogen niet verslechteren; - ruimtelijke kwaliteit verhogen; - barrièrewerking verlagen.	- luchtkwaliteit toetsen aan de hand van de oude WHO advieswaarden; - geluidsoverlast bij woningen langs de weg bovenwettelijk verminderen aan de hand van Actieplan Omgevingslawaai provincie Utrecht 2018-2023.
verbeteren bereikbaar-heid	- reistijd van kern naar A2 of rand projectscope binnen en buiten de spits; - Voorkomen verkeersaantrekkende werking (excl. faciliteren geplande ontwikkelingen tot 2040); - oversteekbaarheid N201 in reistijd/vertraging voor auto, fiets en voetganger.	- van kern naar A2 of rand projectscope mag de reistijd in de spits maximaal 2x zoveel zijn als buiten de spits; - Maatregelen mogen geen verkeersaantrekkende werking hebben, behoudens het faciliteren van geplande gebiedsontwikkelingen tot 2040; - maximale vertraging 4-arms kruispunt 120 seconden; - maximale vertraging T-splitsing 90 seconden; - maximale vertraging fiets: 15 seconden per gefietste kilometer of 60 seconden per kruispunt.
verlagen kosten	- verlagen investeringskosten; - verhogen MKBA waarde	- investeringskosten < EUR 115 miljoen. Streefwaarde is EUR 65-70 miljoen. Hier kan alleen onderbouwd van afgeweken worden; - MKBA > 0,6

Overzichtskaart fase 3

Ten opzichte van fase 2 is vanwege veranderende focus doelstelling opnieuw naar de gehele weg (kruisingen en wegvakken) gekeken, hierdoor meer knelpunten gedefinieerd als scope voor dit onderzoek.

Concept maatregelenpakket fase 3

Highlights maatregelen



Blauw = verbreden fietspad
Rood = geleiderail tussen rijbaan en fietspad
Groen = geluidsvoorziening
Geel = optimaliseren VRI, snelheid 60 km/u (uitgezonderd N402) en verbeteren fietsoversteken

Afwegingen concept maatregelenpakket fase 3

- Afweging 1: Bocht bij Mijdrecht
- Afweging 2: Snelheden tussen A2 en Vreeland 60 km/u of wisselend 60-80 km/u
- Afweging 3: 2x1 of 2x2 tussen A2 en Loenersloot
- Afweging 4: Fietsmaatregelen

Rood = snelheid A2 - Vreeland
Oranje = verbreden fietspad
Blauwe cirkel = toepassen fietstunnels
Gele cirkel = bocht bij Mijdrecht
Witte cirkel = 2x1

Afweging 1: Bocht bij Mijdrecht

Variant 1 - Verruimen van de bocht

Afweging 1: Bocht bij Mijdrecht

Variant 2 - Strekken van de bocht

Afweging 1: Bocht bij Mijdrecht

Weging van de varianten per doelstelling en kosten

	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Omgeving	Bandbreedte kosten
Variant 1 verruimen van de bocht	+	+	+	+/-	15-26
Variant 2 strekken van de bocht	++	++	++	+	35-45

Variant 1:

- parallelweg zorgt voor veiliger ontsluiting van woningen/hotel (geen rechtstreekse inritten op N201 meer)
- grote verkeersstromen blijven door 'kern' Mijdrecht lopen met bijbehorende (geluids)overlast, is geen robuuste oplossing
- sloop van woningen / restaurant

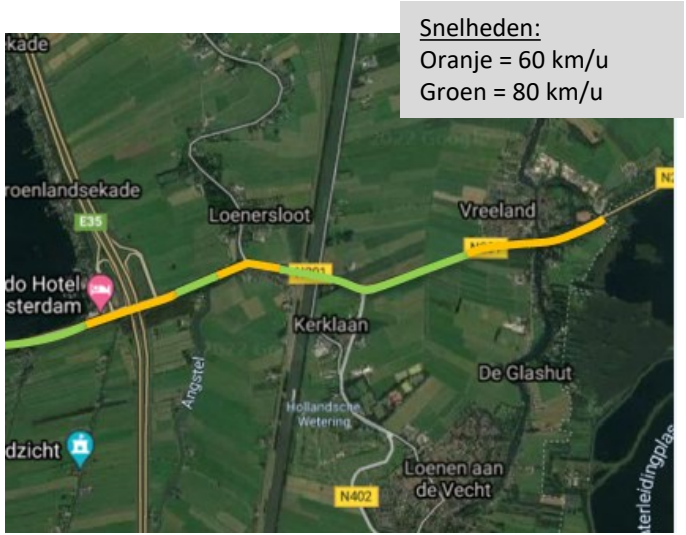
Variant 2:

- minder bochten in tracé, meer voorspelbaar wegverloop, minder (plotseling) remmen
- geen grote verkeersstromen meer door 'kern' van Mijdrecht, waardoor geluidsoverlast ook aanzienlijk verbeterd, is robuuste oplossing
- er hoeven geen bewoners/restaurant weg
- kansen voor nieuwe ontwikkelingen langs nieuwe tracé, met als nadeel dat verkeer dan toeneemt op de N201
- Verplaatsen tankstation

Afweging 2: Snelheden tussen A2 en Vreeland 60 km/u of wisselend 60-80 km/u

Variant 1 – wisselende snelheden

Vanaf kruispunt A2 snelheid wisselend 60 en 80 km/u

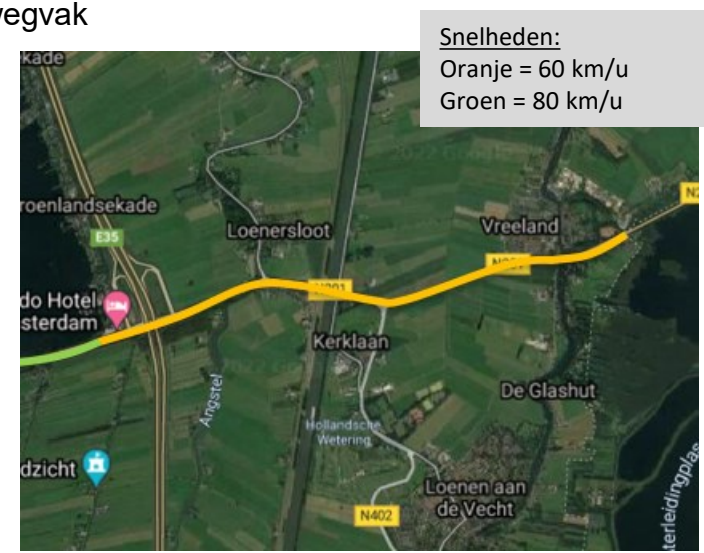


Benodigde maatregelen:

- Twee kruispunt aanpassingen middels plateau
- Toepassen bebording bij kruispunten

Variant 2 – overal 60 km/u

Vanaf kruispunt A2 snelheid naar 60 km/u over gehele wegvak



Benodigde maatregelen:

- Twee kruispunt aanpassingen middels plateau
- Toepassen bebording kruispunten en wegvakken
- Belijning aanpassen

Afweging 2: Snelheden tussen A2 en Vreeland 60 km/u of wisselend 60-80 km/u

Weging van de varianten per doelstelling en kostenverschil

	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Omgeving	Kostenverschil
Variant 1 - wisselende snelheden	++	+	0	+	0
Variant 2 - overal 60 km/u	+/-	++	-	+	0,1 M€

Variant 1 – wisselende snelheden

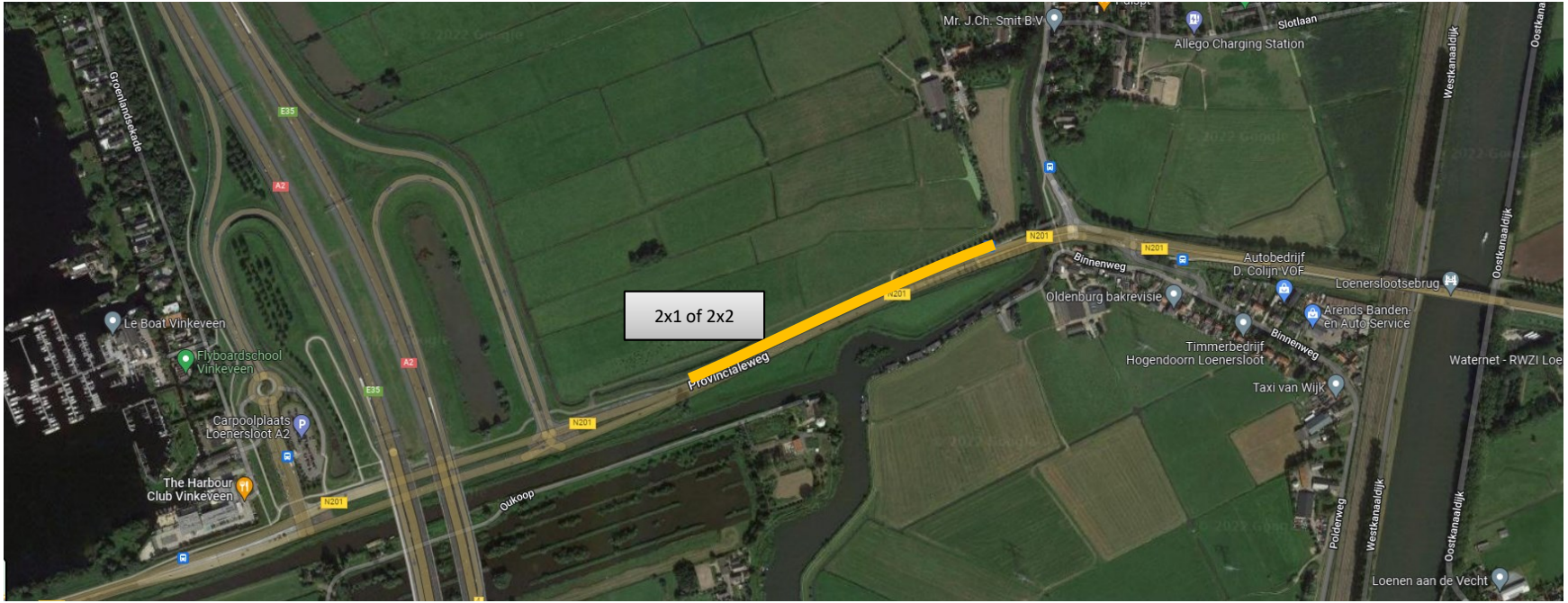
- snelheden op kruispunten en wegvakken zijn passend bij de functie van de weg en de hoeveelheid verkeer dat van de weg gebruik maakt.
- weginrichting en open uitstraling passen bij 80 km/u
- bereikbaarheid is goed, doordat alleen ter hoogte van kruispunten de snelheid verlaagd wordt

Variant 2 – overal 60 km/u

- de intensiteit is veel te hoog voor een 60 km/u weg volgens Duurzaam Veilig en is niet passend bij de functie van de weg.
- de 60 km/u zal door veel weggebruikers niet gesnapt worden (weg heeft geen uitstraling van een 60 km/u weg), waardoor er grote snelheidsverschillen gaan optreden met tot gevolg verkeersonveilige situatie (plotselinge rembewegingen, inhaalmanoeuvres).
- iets verminderde bereikbaarheid, doordat een lagere snelheid zorgt voor een langere reistijd

Afweging 3: Tussen A2 en Loenersloot 2x2

Tussen A2 en Loenersloot 2x1 of 2x2



Afweging 3: Tussen A2 en Loenersloot 2x1 (voorlopig)

Weging van de varianten per doelstelling en kostenverschil

	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Omgeving	Kostenverschil
Variant 1 - wisselende snelheden met 2x1	0	0	0	0	0
Variant 2 - wisselende snelheden met 2x2	0	-	+	-	1,8 M€

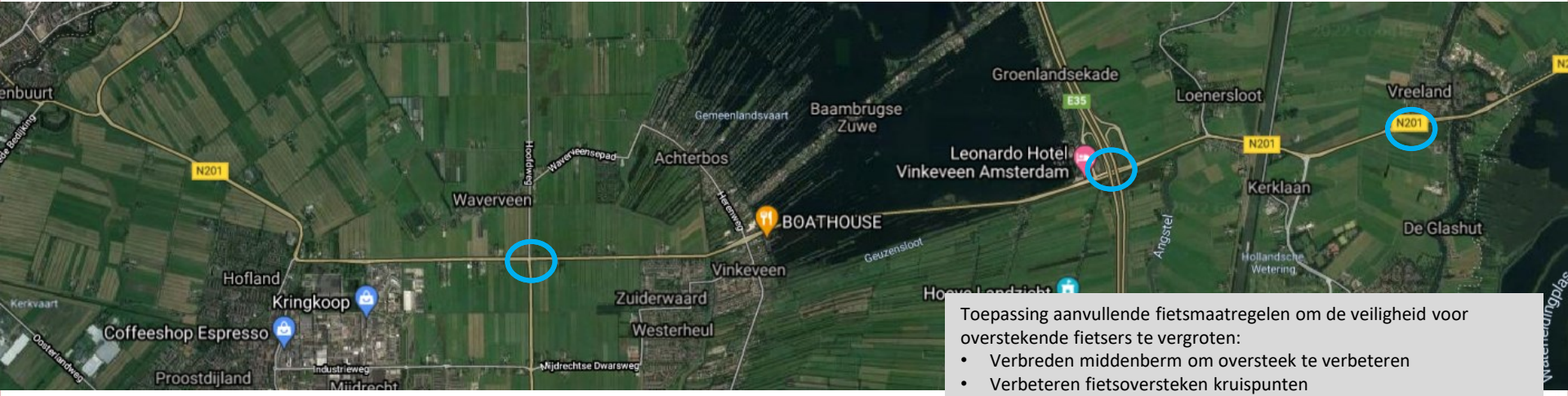
Variant 1 – wisselende snelheden met 2x1

- compactere weg, waardoor beter geluid reducerende maatregelen getroffen kunnen worden (dicht bij de bron)weginrichting en open uitstraling zijn passen bij 80 km/u
- uit berekeningen/analyses is gebleken dat een samenvoeging naar 1x2 geen problemen oplevert op basis van de verkeersmodelcijfers
- sluit aan bij wensen van omwonenden om er geen 2x2 van te maken

Variant 2 – wisselende snelheden met 2x2

- bredere weg, waardoor minder effectieve geluid reducerende maatregelen getroffen kunnen worden.
- verkeersafwikkeling is goed
- weerstand tegen 2x2 bij de inwoners van Loenersloot

Afweging 4: Fietsmaatregelen
A. Geen fietstunnels A2, N212 en Singel



Toepassing aanvullende fietsmaatregelen om de veiligheid voor overstekende fietsers te vergroten:
- Verbreden middenberm om oversteek te verbeteren
- Verbeteren fietsoversteken kruispunten
- Verlaging maximumsnelheid naar 60 km/u incl. aanleggen plateaus

- Fietstunnel N212: maatschappelijke kosten en baten vallen voor de fiets niet positief uit, maar voor doorstroming motorvoertuigen wel. Focus fase 3 op leefbaarheid en veiligheid. Vanuit fiets beter investeren in verbreden fietspaden
- Fietstunnel A2 niet mogelijk i.v.m. landbouwverkeer dat gebruik maakt van fietspad
- Fietstunnel Singel: verplaatsen oversteek naar oostzijde heft gevaarlijke oversteek op singel op

Afweging 4: Fietsmaatregelen
B. Verbreden fietspad

Vanaf kruispunt N196 tot aan bocht Mijdrecht **Vanaf kruispunt A2 tot aan Vreeland**

- Positief effect op de verkeersveiligheid, omdat er minder onderlinge conflicten tussen (brom)fietsers ontstaan
- Voor verbredingen is grondaankoop nodig
- Ter hoogte van woningen kan de leefbaarheid wat verminderen, omdat het fietspad dichter op de woning komt te liggen (minder tuin, minder woongenot)

Concept maatregelenpakket fase 3 versus maatregelenpakket fase 2

Impact tov huidige situatie
- Maatregel draagt bij aan doelstelling
- Geen/minimale bijdrage aan doelstelling

Nr.	Knelpunt	Sober en Doelmatig	Oorspronke-lijke kosten Prijspeil 2020	Oorspronke-lijke kosten Prijspeil 2022	Doorstro-ming	Leefbaar-heid	Veiligheid	Fiets (veiligheid)	Indicatie kosten Prijspeil 2022	Bereikbaar-heid	Leefbaar-heid	Verkeers-veiligheid incl fiets	Omgeving
1	De bocht bij Mijdrecht	Verdubbelen opstelstroken, bocht aanpassen, parallelweg, sloop wonigen en bedrijven	31,2	35-45					15-26				
2	Het kruispunt met de N212	Kruispuntoptimaliseren en fietstunnel vervalt	8,8	10,1					2,7				
3	De aansluiting met de A2 oost en west	Optimaliseren opstellengtes, extra opstelstrook	10,1	11,6					6,6				
4	Het kruispunt (de bajonet-aansluiting met de Rijksstraatweg - Binnenweg	Behouden, verbreden fietspad, geluidsmaatregel	14,7	16,9					19,1				
5	Het kruispunt met de N402	Behouden,	2,8	3,2					3,2				
6	Het kruispunt met de Singel - Loenenseweg	Fietstunnel vervalt, fietsoversteek verplaatst, plateau 60 km/u	4,7	5,4					0,6				
6	Wegvak Raadhuislaan - Singel	VRIoptimaliseren, geluidsmaatregel	12,6	14,5					0,4				
8	Kruispunt N196	behouden, voetgangersoversteeek, busbaan tot parallelweg	1,4	1,6					1,6				
A	Opritten doorsnijding kern Vinkeveen	Behouden	2,4	2,8					2,8				
B	De Demerikse brug	Bijdrage aan vervangingsopgave	5,1	5,9					5,9				
Fiets	Amstelhoek - Mijdrecht	Verbreden fietspad, houten vangrail	3,4	3,9					2,4				
Fiets	Vinkeveen - A2 - Loendersloot	Houten vangrial, verbreding niet nodig	3,9	4,5					0,6				
Hot spots	Geluidswerende voorzieningen	Behouden	10,5	12,1					12,0				
	Duurzaamheidsmaatregelen (wens in aanbesteding), smart mobility	Expliciet reeds in maatregelen opgenomen	3,4	3,9					-				
	Totaal	prijspeil 2020	**115,0**										
		prijspeil 1kw 2022		**131,4-141,4**					**72,7 - 83,7**				

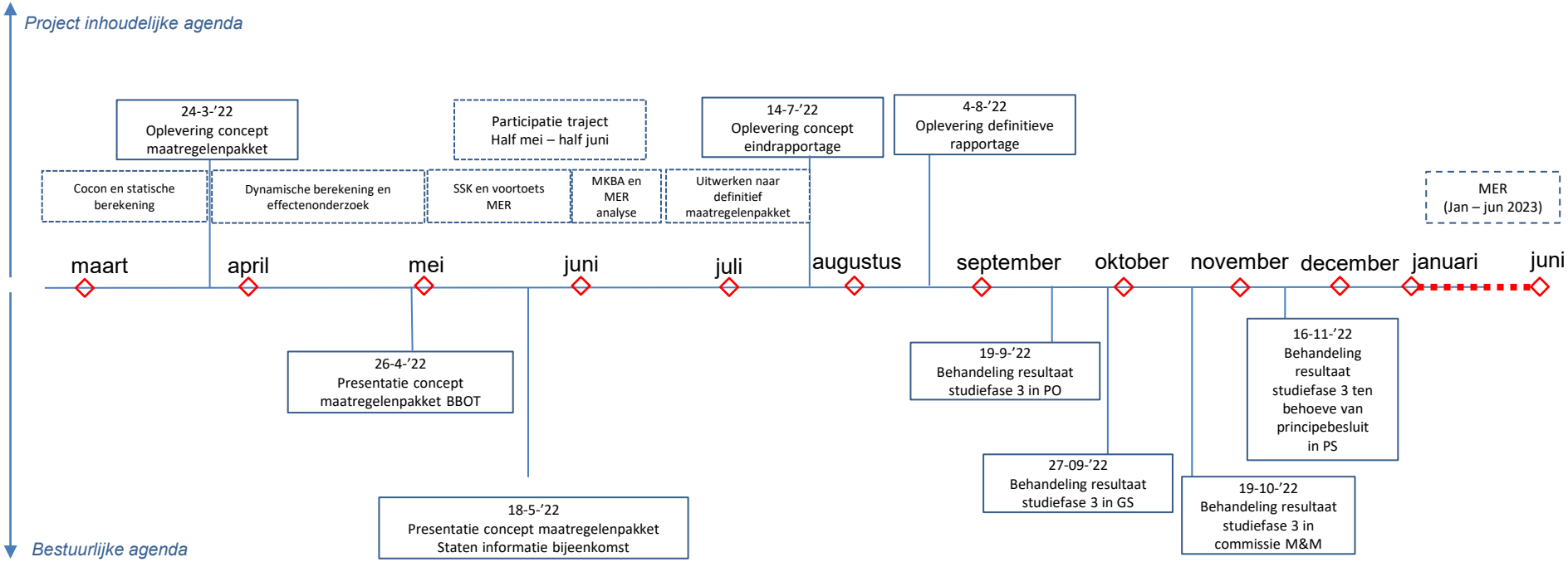
Concept maatregelenpakket fase 3 versus maatregelenpakket fase 2

Impact tov huidige situatie
- Maatregel draagt bij aan doelstelling
- Geen/minimale bijdrage aan doelstelling

Extra locaties								**72,7 - 83,7**	Bereikbaar-heid	Leefbaar-heid	Verkeers-veiligheid	Omgeving
Wegvak Hofland -Veenweg	houten geleiderail fiets							0,2				
Wegvak N212-Vinkeveen	houten geleiderail fiets							0,4				
Wegvak N402-Vreeland	verbreden fietspad							1				
Wegvak Binnenweg-provinciegrens oost	verbreden fietspad							3				
Totaal	prijspeil 1kw 2022							**77,3 - 88,3**				

Alternatieve maatregelen								Indicatie meerprijs	Bereikbaar-heid	Leefbaar-heid	Verkeers-veiligheid	Omgeving
Fietstunnel kruispunt N212	Fietstunnel							10,0				
Afsnijding van de bocht	Verdubbelen opstelstroken, bocht aanpassen, parrallelweg							19-20				
2x2 tussen A2 en Loenersloot	2e rijbaan							1,8				

Vervolgplanning op hoofdlijnen



Afsluiting met vraagstelling

- Voldoet concept maatregelenpakket fase 3 aan de verwachtingen van PS?
- Kan het gepresenteerde concept maatregelenpakket fase 3 verder uitgewerkt worden zodat in november 2022 door PS een principebesluit kan volgen?