

REACTIEFORMULIER

Programma Toekomst N201

Verzonden op 16-07-2019 naar toekomstN201@provincie-utrecht.nl

Van: Maarten van Hoorn

mhoorn@xs4all.nl

Ik heb aan de hand van de rapporten en andere informatie een uitvoerige analyse gemaakt van de situatie op de N201 (zie bijlage). Mijn belangrijkste konklusie is dat het verkeer uit Loenersloot een minimale bijdrage levert aan de dagelijkse congestie tijdens de spitsuren.

Mijn tweede konklusie is dat op de N201 van drukte slechts gedurende 4 uur per dag sprake is.

De enige oplossing voor de N201 is een drastische verbetering van het openbaar vervoer in de spitsuren. De kosten hiervan vallen in het niet bij de investeringen die nodig zijn om de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen.

Loenersloot, 16-07-2019

Volop plannen voor de N201 – allemaal doodlopende wegen?

De N201 is de 2-baans verbindingsweg tussen Mijdrecht en Hilversum en belangrijk voor het verkeer van en naar Aalsmeer, Uithoorn, Wilnis, Vinkeveen, Loenen a/d Vecht, Vreeland, Loosdrecht, Kortenhoef, 's Graveland. De weg speelt een belangrijk bij de aan- en afvoer voor de A2. Net zoals op vele andere plekken in Nederland en elders ter wereld, dreigt de zaak verstopt te raken met zoals de Duitsers dat zo mooi zeggen 'zerfliessendes Verkehr'.

Veel verkeer

Per dag maken circa gemiddeld 200.000 verschillende auto's ('voertuigen') gebruik van de N201, overwegend voor kleine afstanden (tot ca. 6 km). Dat is iets anders dan het aantal verplaatsingen per dag. Dat aantal verplaatsingen ligt op circa 2 mln per dag over het gehele traject, met een niveau van in de orde van 150.000 per uur in de spitsuren. In de spitsuren gaan er 63.000 auto's ('voertuigen') over de trajecten vanaf Mijdrecht en vanaf Vreeland naar de A2. Daaronder zijn talloze vrachtwagens met bloemen, die via de A2 naar Duitsland rijden, naast het overige vrachtverkeer van en naar de vele industriële bedrijven in Mijdrecht (het aandeel van vrachtverkeer is ca. 20%). Van al die verplaatsingen naar de A2 vindt 40% (26.000 'voertuigen') in de spitsuren 's morgen en 's middags plaats.

Wegverstoppingen

De verkeersopstoppingen vinden op diverse punten plaats. 's Morgens lijken die het meest problematisch te zijn tussen Vreeland en de A2. Deze op zich al drukke verkeersstroom moet ook verkeer uit Loenen aan de Vecht opnemen, dat op zich voor een aanzienlijk deel bestaat uit auto's uit Breukelen. De aard van deze opstopping is geheel anders dan die ter hoogte van Mijdrecht, die in wezen ontstaat doordat op een kort traject veel voertuigen de weg op komen.

Chaos

Met name aan het eind van de middag is het een behoorlijke chaos, vooral bij de aansluiting met de A2: het van de A2 komende verkeer kan niet snel weg, niet naar Vreeland en niet naar Mijdrecht. De lokale verkeersstroom over de N201 is dan al tamelijk groot. Het gevolg is dat het verkeer vanaf Amsterdam de snelweg niet af kan, oftewel er ontstaat een strook wachtenden op de vluchtstrook. Dit betreft voornamelijk verkeer dat in de richting Vinkeveen/Mijdrecht gaat. Het probleem van de N201 is zich aldus in hoog tempo aan het verplaatsen naar de 5-baans A2. Dit staat niet in de rapporten, want die gaan puur en alleen over de N201.

Sluipverkeer

De complexiteit van dit vervoersprobleem moge ook blijken uit het vele sluipverkeer op zowat alle kleine wegen in het gebied. In zekere zin komt dat door de dagelijkse files op de A2. Deze is sinds 2011 tussen Amsterdam en Utrecht grotendeels 5 banen breed. Hier rijdt desondanks het verkeer in de ochtendspits zeer vaak langzaam, met name in de richting Amsterdam.

Het langdurig op rood zetten van de verkeerslichten bij de aansluiting van de weg door Loenersloot op de N201, bedoeld om de doorstroming te bevorderen, heeft als neveneffect dat sluipverkeer tegengegaan wordt.

Drukke slechts beperkt aantal uren per dag

Het verkeersprobleem van de N201 heeft betrekking op maar 4 uren per dag. Overdag is het verkeersbeeld rustig met 900 – 1100 voertuigen per uur ter hoogte van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (totaal van beide richtingen, eigen telling) tot ca. 2000 voertuigen ter hoogte van Vinkeveen (totaal van beide richtingen, schatting). Aan het einde van de spits (08.45 uur) telde ik 2.700 auto's op de betreffende brug; dit aantal was om 09.10 uur afgenomen tot circa 1.650 stuks.

Geen unieke situatie

Het type congestie op de N201 en andere wegen in deze omgeving doet zich op tal van andere plaatsen in Nederland voor. Het is, algemeen gesteld, puur een gevolg van groei, die zich uit in meer verplaatsingen per auto, per fiets, per trein.

Planvorming

De provincie Utrecht is officieel sinds mei 2017 bezig met de planvorming om iets aan de congestie op en rondom de N201 te gaan doen, maar deze zaak speelt al minstens 20 jaar. In deze voorbereidingsfase zijn en worden onder andere de verplaatsingen in kaart gebracht, bijvoorbeeld door het plaatsen van een camera bij de ingang van Abcoude om vast te stellen hoeveel sluipverkeer daar is.

4 Scenario's

Aanvankelijk waren er 4 scenario's: verbreden tot 4-baans met 100 km/uur, verbreden tot 4-baans met 80 km/uur, 2-baans verbreden en aanpassingen bij de aansluitingen met andere wegen, en afsluiten van 2 aanvoerwegen, zodat bepaald verkeer een andere route moet nemen. Het idee van het verbreden tot 4 baans is voortgekomen uit een planologisch gegeven; een blik op de kaart leert namelijk dat het traject van de N201 samenvalt met een rechte lijn tussen Schiphol en Hilversum, die een ontlasting van de A9 kan betekenen. Gelet op het feit dat het traject A4 – Uithoorn al vierbaans is, is er in de ogen van verkeerstechnici en planologen niets logischer dan het gedeelte Uithoorn – A2 ook te verbreden.

Verkeersintensiteit

Bij het nemen van maatregelen draait het om het begrip 'verkeersintensiteit'. Er zijn diverse mogelijkheden om deze kunstmatig op een zo hoog mogelijk niveau te brengen. Bij de N201 ligt het maximum in de orde van circa 3.000 'voertuigen' per uur. Het theoretische niveau ligt overigens aanzienlijk hoger.

Milieu en kosten

De verbredingen van de N201 gaan sowieso niet door, zowel vanwege de te hoge NO_x-uitstoot (de weg loopt door Natura 2000 gebied) als vanwege de hoge kosten (> € 500 mln). Volgens gegevens van het CBS is de NO_x-uitstoot door het verkeer (gemiddeld over Nederland) bijna 20 kg per hectare per jaar. Uiteraard is de invloed daarvan in de buurt van wegen groter. Overigens is de concentratie NO_x in de lucht wezenlijk iets anders dan de depositie (kortetermijn-effecten versus langetermijn-effecten).

Hoge kosten

De kosten zullen zo hoog uitvallen omdat verbreden op een aantal punten fysiek eigenlijk niet goed mogelijk is en het traject door veengebied loopt.

Doorstroming bevorderen

De nu voorliggende plannen voor de N201 zijn gericht op het bevorderen van de doorstroming. Met het gebruik van het begrip 'doorstroming' is iets merkwaardigs aan de hand. Deze doorstroming is namelijk zowel te bevorderen door de aanvoer van verkeer af te knijpen als door de capaciteit te verhogen. Het afsluiten van wegen (afknijpen, scenario 4) wordt als contraproductief beschouwd, omdat er dan elders ernstige verkeersoverlast ontstaat. Met scenario 3 denkt men de capaciteit te verhogen door knelpunten weg te nemen. Veel heeft te maken met de psychologische kant: stilstaan, zoals bijvoorbeeld het wachten voor een stoplicht, heeft veel invloed op de perceptie. Van dit principe wordt bijvoorbeeld gebruik gemaakt bij de regeling van de stoplichten op de Rijksstraatweg aan het eind van de middag.

Aanpassen

Blijft dus over het aanpassen (geschatte kosten € 180 mln) van de N201. De aanpassingen zijn gericht op een betere doorstroming door 'knelpunten' weg te nemen. De kans bestaat overigens dat dit door de recente uitspraak van de Hoge Raad over de stikstofemissies (NO_x) ook niet doorgaat. Elke toename van verkeer verhoogt de uitstoot, die met een depositie van 30 – 60 kg. per hectare stikstof (NO_x) per jaar, afkomstig van vliegtuigen, auto's, landbouw en van elders uit de wereld nu al erg hoog is.

Grenzen aan de groei

Deze casus maakt m.i. duidelijk dat we hier aan de grenzen van de groei zitten. En van de bestuurlijke mogelijkheden. Maar men zou ook kunnen conkluderen dat er ergens toch iets is doorgedrongen dat het beter is om bepaalde dingen niet te doen, zoals afzien van het omvormen tot een 4-baans weg. Het is mogelijk dat het milieudenken (Parijs-akkoorden) meer meegenomen wordt in dit soort besluitvormingsprocessen dan voorheen. Het gaat dan bijvoorbeeld over het gegeven dat meer of bredere wegen tot meer verkeer leiden. Dan zouden andere oplossingen dan die puur betrekking hebben op de N201 een veel hogere prioriteit moeten krijgen. De vraag die bij dit alles wél opkomt is of de politiek niet eerder een duidelijke wens, c.q. uitspraak had kunnen doen.

Rapporten

De planvorming gaat gepaard met uitgebreide rapporten, gemaakt in opdracht van de provincie (kosten € 1,2 mln). Bij dit soort zaken is het altijd interessant om na te gaan welke mogelijkheden voor een oplossing niet of niet serieus in overweging zijn genomen.

De rapporten geven alles bij elkaar voldoende informatie. Daarbij moet opgemerkt worden dat die over het OV en de fietsages, in de loop der tijd van de agenda gehaald zijn, welke impliciete voorwaarden gelden en welke ideeën opeens op het toneel verschijnen.

Een oplossing, die om begrijpelijke redenen niet in aanmerking komt, is het ontzeggen van autogebruik, bijvoorbeeld een verbod om op een bepaalde tijd van de weg gebruik te maken. Zoiets is bijvoorbeeld mogelijk door de N201 te privatiseren.

Hoewel er bijvoorbeeld rapportages zijn over het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets, spelen deze in de besluitvorming over de N201 tot nu toe hooguit een secundaire rol.

Openbaar vervoer

Het aandeel van het OV in de spits is 12,5%. De oplossing van meer openbaar vervoer is in de planvoering voor de N201 bepaaldelijk niet uitgewerkt. Volgens een onderzoekje uit maart 2018 kan dit aandeel toenemen tot max. 24%. Wel wordt een zeer hoog bedrag (€ 170 mln) genoemd voor het OV. De hoogte van dit bedrag wordt bepaald door zaken als het aanleggen van vrije busbanen.

Gelet op de frequentie van de busverbindingen mag de huidige situatie beslist als 'onder de maat' aangeduid worden. Bepaalde bestaande buslijnen volgen nog steeds in hoofdlijn dezelfde routes als 20 jaar geleden, terwijl de verplaatsingspatronen drastisch gewijzigd zijn. Wie zich hierin verdiept valt van de ene verbazing in de andere, zowel wat betreft het gebrek aan logica als wat betreft intensiteit van de verbindingen. Zie verder onder 'Oplossing'.

Plan voor Loenersloot

De nu voorliggende schetsen voor Loenersloot bestaan uit het aanleggen van een tunneltje van de Binnenweg onder de N201 door. Op die manier gaat het verkeer op één manier, namelijk via de Rijksstraatweg, van en naar de N201. Dit is een tamelijk kostbare oplossing voor een niet bestaand probleem: er komt maar een zeer gering aantal auto's via de Binnenweg op de N201.

Station Loenersloot

De gedachte van een nieuw treinstation bij Loenersloot is passend bij die van stimulering van het openbaar vervoer. Naar mijn idee is het aantal potentiële gebruikers aanzienlijk groter dan in Abcoude (ca. 8.000 inwoners). Station Abcoude moet het vooral hebben van de eigen inwoners (fietsafstand tot station < 10 minuten). Er is bij station Abcoude geen aansluiting op ander OV. Bij een station Loenersloot is dat anders.

Trein en fiets

In de rapportage over de fiets staat dat de acceptabele afstand tot een treinstation voor de fietser 4 km is, en dat deze in het gehele gebied van de N201 minimaal 7 km is. Met station Loenersloot liggen Vreeland, Loenen aan de Vecht, Loenersloot en Baambrugge (samen ca. 8.000 inwoners) binnen deze afstand.

Trein en P + R

In de huidige planschetsen voor station Loenersloot wordt aangegeven dat hier dan ook een P + R moet komen. Echter, van een P + R moet men niet al te hoge verwachtingen hebben. In Abcoude zijn circa 250 P + R plaatsen, maar inmiddels is dat aantal te weinig gebleken.

Urgentie

De urgentie voor het nemen van maatregelen voor de N201 is niet erg hoog. Enerzijds lijkt het verkeersaanbod niet sterk te groeien, anderzijds passen de gebruikers zich aan door op een ander tijdstip te rijden of andere routes (sluipverkeer) te nemen. Al met al neemt de duur van de congestie wel geleidelijk toe, oftewel de drukte begint eerder. Dit feit is niet in de rapporten te vinden, omdat de metingen, voor zover ik weet, niet over een langere periode plaatsgevonden hebben. Een gunstige bijkomstigheid is dat de gebruikers van de N201 de situaties goed kennen en daarmee rekening houden.

De lage prioriteit is er eveneens ten opzichte van andere knelpunten in het land, ook al wordt die op de N201 als het grootste knelpunt binnen de provincie Utrecht gepresenteerd.

Tijdsduur

De realisatie van de aanpassingen zal volgens de diverse betrokkenen op zijn minst 4 jaar gaan duren. Deze bestaat ruwweg uit 2 jaar voorbereiding (o.a. grondaankoop) en 2 jaar uitvoering. Bezwaarprocedures kunnen dit nog verlengen met 1 – 2 jaar.

Overlast bij de uitvoering

Over dit onderwerp heb ik geen informatie verzameld. Een ieder mag hierbij zijn of haar eigen voorstelling maken, bijvoorbeeld over de onveiligheid tijdens de bouwwerkzaamheden.

Loenersloot

Als het goed is, dan zijn de Rijksstraatweg en de Binnenweg bedoeld voor de inwoners van Loenersloot en Baambrugge (samen < 2.000 inwoners). De aanvoer naar de N201 is derhalve in principe zeer beperkt. De enige drukte ontstaat 's middags bij de Rijksstraatweg. Deze is het gevolg van sluipverkeer. Hier moet opgemerkt worden dat dit sluipverkeer vanaf de afslag A2 bij Abcoude afkomstig is; het doorgaande verkeer via Abcoude vanaf de Abcouderstraatweg (AMC / Amsterdam Z.O) wordt sinds mei in sterke mate tegengewerkt door de stoplichten lang op rood te laten staan.

De huidige schets om dit 'knelpunt' aan te pakken bestaat uit het aanleggen van een onderdoorgang door de N201 vanaf de Binnenweg, zodat het verkeer via de Rijksstraatweg op de N201 komt. Het lijkt mij dat deze aanzienlijke investering niet rendabel is.

Andere optie voor Loenersloot

Wil men toch goeddeels af van de op zich merkwaardige situatie bij Loenersloot, dan kan overwogen worden om – uitsluitend in de spijstijden – de bestaande fietstunnel te laten benutten. Daarbij blijft de huidige aansluiting vanaf de Binnenweg bestaan voor grote voertuigen.

Oplossing voor de N201

De enige realistische oplossing bestaat uit het laten rijden van een groot aantal extra bussen (ca. 60) in de spijstijden. Deze rijden dan vanaf diverse punten in Uithoorn/Mijdrecht en Hilversum naar een overstappunt bij de A2, en vandaar verder met diverse bestemmingen in Amsterdam Zuid-Oost en de Zuidas.

Het voordeel van deze optie is dat deze in tamelijk korte tijd gerealiseerd kan worden, hiervoor nauwelijks ingrepen nodig zijn en dat de kosten zijn te overzien. Bovendien kan deze maatregel bij gebrek aan succes eenvoudig teruggedraaid worden.

Deze oplossing is tamelijk eenvoudig en niet kostbaar (max. € 30 mln). De grootste bottlenecks zijn hier het gebrek aan visie, creativiteit en durf, alsook de overmaat aan bureaucraties. Dit laatste, ook wel bestuurlijke drukte genoemd, leidt ertoe dat eindeloze lijsten met onhaalbare en tegenstrijdige specificaties ontstaan waaraan een dergelijke OV-initiatief moet voldoen. Zie bijvoorbeeld de regels bij aanbesteding.

In tijden dat het gratis geld tegen de kades of plinten opklotst en zichtbare projecten het beter doen dan het toepassen van logica bestaat de kans dat toch heel veel belastinggeld gaat naar iets waar niemand iets aan heeft, de zaak loopt snel weer vol.

Loenersloot, 16-07-2019