

Fietspotentieel rond N201

Rapport

28 juni 2018

Documentbeschrijving

Titel	Fietspotentieel rond N201
Ondertitel	Rapport
Aantal pagina's	42
Publicatienummer	1849
Datum	28 juni 2018
Auteurs	Karen Oud, Dirk Ligtermoet, Koos Louwerse
Opdrachtgever	Provincie Utrecht
Contactpersoon	Arie Vijfhuizen

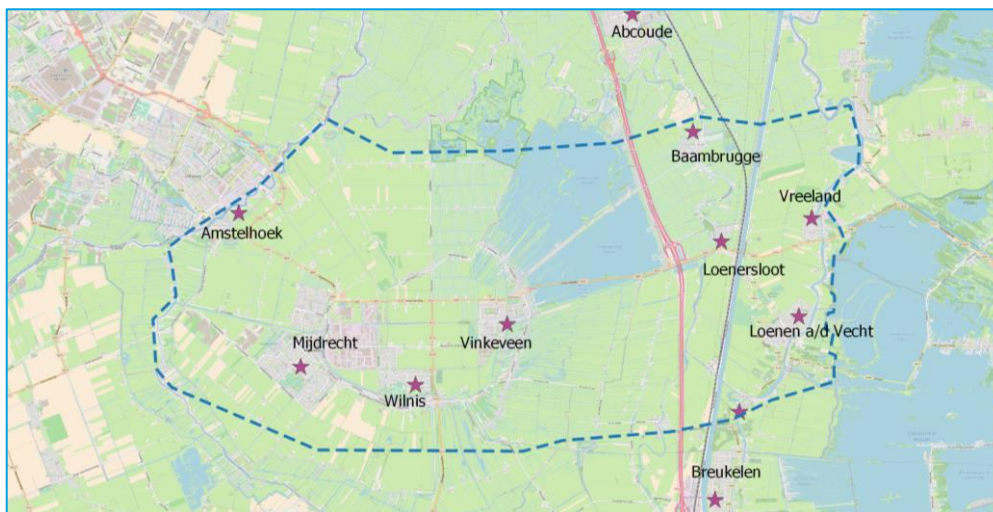
Inhoudsopgave

1	Fietspotentieel rond N201: samenvatting	1
1.1	Gegevens over gebruik en potentieel.....	1
1.2	Vijf thema's na 2 scenario's	2
2	Inleiding	4
2.1	De deelopdracht <i>fiets</i>	4
2.2	Projectverloop en rapport	5
3	Fietsgebruik en fietsbare afstanden	7
3.1	Kernen in de N201-zone: wonen, werken, leren.....	7
3.2	Fietsgebruik en -potentieel binnen en tussen de kernen	11
3.3	Fietsgebruik en -potentieel bij langere verplaatsingen	12
3.3.1	Fietsen naar grotere kernen/centra	12
3.3.2	Combinaties van fiets en OV naar verre bestemmingen	13
3.4	Gebruikte fietsroutes	14
4	De N201: verkeersstromen en scenario's	19
4.1	Relaties via en intensiteiten op de N201	19
4.2	Scenario's voor de N201-toekomst	20
5	Fietspotentieel benutten in vijf thema's	22
5.1	Een potentieel in fietsgebruik?	22
5.2	Vijf fietsthema's tegenover twee scenario's	23
5.2.1	Thema 1: Prettig fietsen in en tussen kernen	25
5.2.2	Thema 2: N201 geen barrière	26
5.2.3	Thema 3: Veilig fietsen langs de N201	27
5.2.4	Thema 4: Goede routes naar regionale centra.....	28
5.2.5	Thema 5: Perfect fiets+OV systeem	29
6	Conclusies	31
7	Bijlagen.....	32
	Bijlage 1: Figuren (vergroting)	32
	Bijlage 2: overzicht knelpunten	35

1 Fietspotentieel rond N201: samenvatting

1.1 Gegevens over gebruik en potentieel

De provincie Utrecht werkt aan het programma *Toekomst N201*. Dit programma heeft tot doel om de doorstromingsproblemen op de N201 in samenhang te bekijken en te komen tot een visie met integrale oplossingen die mogelijk in de komende 10 jaar gerealiseerd worden. Eerst worden verschillende deelonderwerpen in kaart gebracht, waaronder het fietsverkeer. Dit rapport beschouwt het potentieel voor fietsgebruik in de zone rond de N201 (gemeente De Ronde Venen grotendeels en het noordelijk deel van gemeente Stichtse Vecht). De resultaten van dit onderzoek zullen door de provincie samengevoegd worden met onderzoeken naar andere modaliteiten en deelonderwerpen.



Over het fietsgebruik in de twee Utrechtse gemeenten is weinig bekend. Landelijke onderzoeken laten gezien de betrouwbaarheidsmarges eigenlijk geen uitsplitsing per gemeente toe; provinciale en lokale gegevens over fietsgebruik ontbreken grotendeels. Wel zien we dat in de zone rond de N201 (we kijken steeds naar een gebied 3 km ten noorden en zuiden van deze weg) vele grotere kernen (enkele duizenden inwoners) op elke kilometers van elkaar liggen. Een meerderheid van de middelbare scholieren in de N201-zone gaat in de eigen gemeente naar school. Ze zullen vooral de fiets gebruiken. Ook in werkgelegenheid is een enorm fietspotentieel zichtbaar: Tussen 7.000 en 10.000 mensen wonen én werken in de N201-zone. Daarnaast werken de mensen uit de N201-zone vooral in centra in de regio van de N201: Amsterdam, Amstelveen, Utrecht, Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Hilversum.

Onder de werkenden die in De Ronde Venen en Stichtse Vecht over korte afstanden naar hun werk binnen de N201-zone reizen, zal het aandeel van de fiets wellicht op 35-40% zitten. Zo'n 10 procentpunt hoger dan het gemiddelde fietsaandeel. Het geeft aan dat op langere afstanden, dus naar die centra als Amsterdam en Utrecht, het fietsaandeel vele malen lager is. Potentieel voor meer fietsgebruik is er zeker op de korte afstanden in de N201-zone. Binnen de kernen en tussen de kernen, waarbij

de N201 soms een barrière is en soms een weg waarlangs het fietsen prettig moet kunnen zijn. Op de langere afstanden naar de centrumstedem (15-20 km) is minder duidelijk of er realistisch van een potentieel gesproken kan worden; een onduidelijkheid die versterkt wordt door de onbekende effecten van e-bike en vooral speed-pedelec. Wellicht zitten de grootste kansen in de combinatie van fiets en bus: de fiets over 1-4 km vanuit de kernen naar de N201 met hoogfrequente gestrekte buslijnen.

1.2 Vijf thema's na twee scenario's

Recente HB-gegevens over het autoverkeer op de N201 laten zien dat de N201 niet primair functioneert als langeafstands-verbinding tussen A4/Schiphol en A27/Hilversum. Eerder zijn er op drie deeltrajecten drie stromen zichtbaar: A4-Mijdrecht, Mijdrecht-A2, Hilversum-A2. Het beeld van golven in de intensiteit inspireert om door te trekken naar de toekomst: een N201 die op meerdere plekken 'golft' in functie. Van daaruit hebben we een scenario **lage GOW80** benoemd. Daar staat dan een scenario van een **hoge GOW80** tegenover.

Daarnaast onderscheiden we vijf thema's van fietsbeleid, die in de N201-zone effectief kunnen zijn in benutting van het fietspotentieel. De thema's van fietsbeleid geconfronteerd met de twee scenario's, geeft de concretisering die we in de tabel op de volgende pagina presenteren.

Thema 5 kan in principe het meest effect hebben op de N201, maar vraagt tegelijk grote bijdragen aan intensiever OV. Thema 4 heeft per fietser veel effect, maar vooralsnog, op korte termijn, lijken de kansen gering – en op langere termijn is er weinig over te zeggen. Voor thema 3 geldt min of meer hetzelfde. Thema 2 is zeker van belang voor veel fietsgebruik rond de N201, maar zal minder direct verband houden met autogebruik op de N201. Voor thema 1 geldt eigenlijk hetzelfde.

De vijf thema's zijn nog enigszins uitgewerkt:

Thema 1: Prettig fietsen in en tussen de kernen. Doorgaan met 'klassiek' fietsbeleid voor korte afstanden, door knelpunten voor fietsers op te lossen. De kruispunt Herenwe/viaduct N201 en het wegvak Baambrugse Zuwe, beide in Vinkeveen, zijn wellicht de grootste knelpunten.

Thema 2: De N201 is een barrière in kruisende (noord-zuid) fietsroutes. Minder barrièrewerking kan in sommige zones meer fietsers opleveren. Bij scenario 2 passen voorrangskruispunten eigenlijk niet meer: te onveilig gezien intensiteiten en (soms) het aantal rijstroken. Daarnaast is een keuze voor turbotondos kwestieus. Als fietsers dubbele rijstroken moeten oversteken, is dat nooit voldoende veilig.

Thema 3: De N201 over wat langere afstand als fietsroute gebruiken: Optimalisatie van de route. Op enkele wegvakken ligt het parallelle fietspad erg dicht bij de hoofdrijbaan van de N201. Dit wordt als onprettig ervaren. Zeker bij scenario 2 zou een verruiming van de afstand op veel plaatsen gewenst zijn. Binnen scenario 2 zal op diverse plaatsen sowieso het fietspad verplaatst moeten worden, om ruimte te maken voor extra rijstroken. Logisch zou zijn om dit overal ten zuiden van de weg te doen. Het ligt nu al grotendeels aan de zuidkant en doorgaande fietsers hoeven dan geen kruisende bewegingen meer te maken.

	Scenario 1: lage GOW.	Scenario 2: hoge GOW.
	Een N201 die lijkt op de huidige GOW80 en in enige mate <i>downgrading</i> kent, specifiek bij gevaarlijker kruispunten (50km-zones).	Een N201 met vergrote capaciteit, in ieder geval door extra rijstroken nabij kruispunten, en mogelijk ook door algemener 2x2 wegvakken (al of niet met 100km/h-regime).
Thema 1: Prettig fietsen in en tussen de kernen	Prioriteit voor fietsen in de kernen. Interlokaal zorgen voor veilige routes, al worden die vaak ook door auto's gebruikt, wanneer de N201 minder aantrekkelijk wordt.	Prioriteit voor fietsen in de kernen. Omdat de N201 beter uitgerust wordt en daardoor verkeer aantrekt en minder geschikt is voor fietsverkeer: ook prioriteit voor fietsers op alternatieve routes tussen de kernen.
Thema 2: N201 als barrière in kruisende fietsroutes	Behouden en afwaarderen verslechtert de oversteekbaarheid niet. Gelijkvloerse voorrangskruispunten zijn acceptabel mits goed uitgevoerd.	Kruispunten worden gevaarlijker en worden een groter knelpunt. Er zijn fietsveiligheid-maatregelen nodig waar gelijkvloerse fietskruispunten zijn/blijven en waar turbotondes zijn/komen.
Thema 3: N201 als fietsroute	Langs de N201 fietsen wordt eerder beter dan slechter. Binnen dit thema zouden knelpunten direct langs de N201 moeten worden aangepakt.	Op veel plaatsen zullen capaciteitsuitbreidingen ruimte vragen waar nu het fietspad ligt. Daardoor is het opportuun om de hele oost-west fietsroute langs de N201 te heroverwegen.
Thema 4: Langere afstand fietsroutes naar centra buiten de zone	Afstanden naar regionale centra van 15 km en meer per fiets overbruggen, wordt met e-bike en speed-pedelec een belangrijker optie en vraagt veilige routes.	
Thema 5: Optimaal fiets+OV met gestrekte buslijnen over de N201	Een belangrijke kwestie als de N201 eerder minder dan meer capaciteit krijgt: mensen naar de combinatie verlokken door perfecte fietsroutes, parkeervoorzieningen en goed OV.	Capaciteitsvergroting van de N201 zorgt wellicht voor minder OV-markt, maar ook bij een minder intensief OV moeten de fietsroutes naar haltes veilig zijn.

Thema 4: Langere afstand fietsroutes naar centra buiten de zone, over vaak 15-20 km: vooralsnog doen niet veel mensen dat, maar het neemt toe en dient gefaciliteerd te worden. Zullen er meer fietsers over afstanden van 15-20 km komen? 'Meer' sowieso. De vraag is alleen hoeveel meer. Met en zonder e-bike en met en zonder speed-pedelec, is er een zeker potentieel op deze lange afstanden. Het vraagt om het bestaan van veilige, tamelijk directe routes. We hebben de belangrijkste routes vanuit de N201-zone richting de grote (stedelijke) bestemmingen buiten de zone (Aalsmeer/Schiphol, Amstelveen/Amsterdam Zuid, Amsterdam Zuidoost, Hilversum, Utrecht, Woerden) op een rij gezet.

Thema 5: Optimaal fiets+OV door te fietsen naar haltes van gestrekte en hoogfrequente lijnen over de N201, richting centrumsteden. Het vraagt fietsafstanden van maximaal 3 km uit de Utrechtse kernen rond de N201. Deze fietsroutes moeten veilig, snel en prettig te fietsen zijn. Met bij de haltes voldoende fietsparkeervoorzieningen.

2 Inleiding

2.1 De deelopdracht *fiets*

De provincie Utrecht werkt aan het programma **Toekomst N201** (zie www.toekomstn201.nl). Dit programma heeft tot doel om de doorstromingsproblemen op de N201 in samenhang te bekijken en te komen tot een visie met integrale oplossingen die in de komende 10 jaar gerealiseerd worden. Natuurlijk gaat het daarbij niet alleen om de weg zelf en om het verkeer daarop, maar ook om inpassing van de infrastructuur in de (ruime) omgeving. Of nog wat breder: niet alleen de inpassing van de infrastructuur maar ook de meer functionele en beleidsmatige **gebieds-ambities** die met de N201 verbonden zijn.

Verkeer op de N201

De N201, met een lengte van 56 km tussen Zandvoort en Hilversum, loopt door de provincies Noord-Holland en Utrecht. Het Utrechtse deel van de N201 is 16,3 kilometer lang en loopt vanaf het aquaduct bij Amstelhoek tot net voorbij Vreeland. Behalve bij de kruispunten is het Utrechtse deel van de N201 een enkelbaans weg met één rijstrook per rijrichting. De weg kent hoge verkeersintensiteiten: in beide provincies behoort de N201 tot de drukst bereden provinciale wegen. De doorstroming is een probleem. In de woorden van de provincie Utrecht (www.toekomstn201.nl): "De N201 vormt al jaren het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie Utrecht, ondanks diverse maatregelen. Naar de toekomst toe dreigt dit knelpunt nog groter te worden door de verwachte groei van het verkeer en de diverse ruimtelijke en economische activiteiten in de omgeving van de N201 (...)." En wat tegelijk ook relevant is: De N201 is een "belangrijke ontsluitingsader voor de lokale bewoners" en "loopt door karakteristiek en natuurrijk landschap."

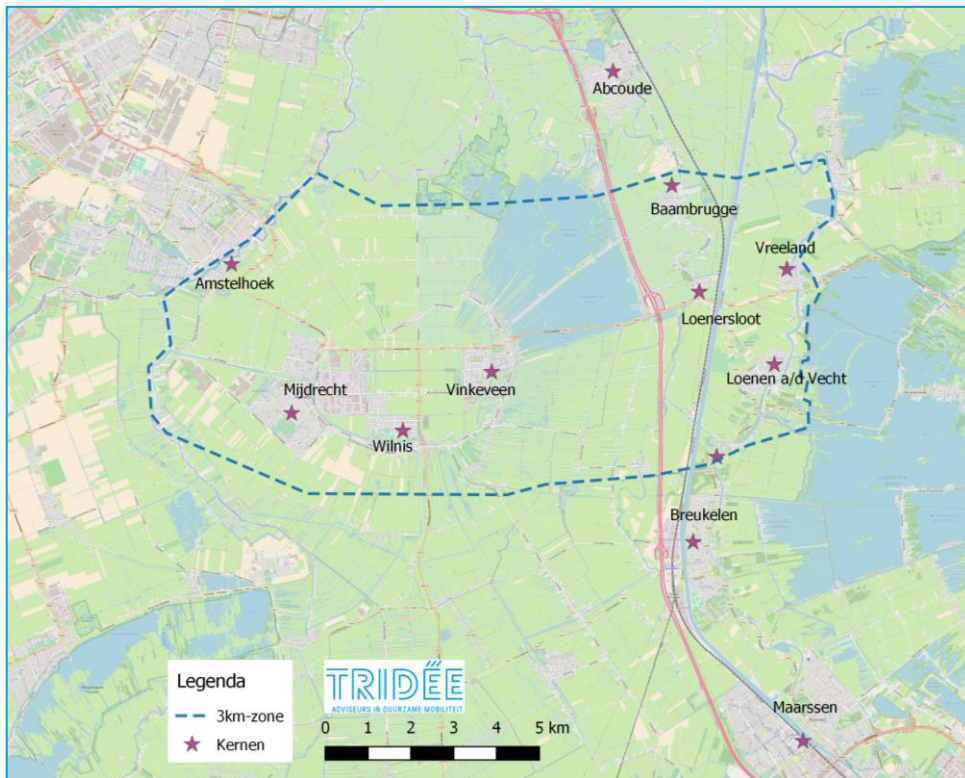
In het programma *Toekomst N201* is al met diverse stakeholders gepraat. Uit die gesprekken kwam de behoefte om dieper in te gaan op verschillende deelonderwerpen, zoals *smart mobility*, openbaar vervoer en fiets. Dit rapport behandelt het potentieel voor **fietsgebruik** in de zone rond de N201. De resultaten van dit onderzoek zullen door de provincie samengevoegd worden met onderzoeken naar andere modaliteiten en deelonderwerpen.

Afbakening onderzoeksgebied

In dit onderzoek naar het fietspotentieel, in opdracht van de provincie Utrecht, beperken we ons in principe tot het gebied rond de N201 op Utrechts grondgebied: tussen Amstel en Vecht. Het gaat in de analyse niet alleen om de N201 als weg+fietspad, maar ook om de N201 als barrière voor fietsverkeer in kruisende richtingen. Ook huidig en potentieel fietsgebruik op routes parallel aan de N201 nemen we mee in de analyse.

We bakenen, als indicatie van de focus van onze analyse, een zone van **ongeveer 3 km** aan elke kant van de N201 af. Zie de kaart hieronder. Dit onderzoeksgebied betreft de gemeenten De Ronde Venen (west van A2 plus Baambrugge, Abcoude) en Stichtse Vecht (oost van A2). In het gebied liggen nogal wat kernen – vaak op

fietsafstand van elkaar. Grotere kernen als Mijdrecht, Vinkeveen en Loenen aan de Vecht; wat kleinere als Wilnis, Baambrugge, Loenersloot en Vreeland – en ook Amstelhoek, Waverveen.



Figuur 1. Onderzoeksbied: 3km-zone en kernen.

De zone van 3 km aan beide zijden van de N201 is gekozen door te kijken naar de alle kernen die (ongeveer) langs de N201 liggen. Bijna alle kernen binnen beide gemeentes liggen binnen een afstand van 3 km van de N201. Als we de zone groter hadden gemaakt om ook de 'buitenste' kernen (zoals Abcoude) mee te nemen, dan zou de connectie met de N201 binnen de zone verdwijnen. Een fietsroute die 5 km van de N201 loopt is al gauw een zelfstandige route; die hoeft niets meer met de N201 te maken te hebben. Daarentegen zou kleinere zone (bijvoorbeeld 1 km) weer geen parallelle (alternatieve) routes voor de N201 bevatten.

De grenzen van de onderzoekszone zijn zeker niet 'hard'. Immers, fietsen binnen de zone kan gerelateerd zijn aan herkomsten of bestemmingen net buiten de zone. En fietsen over langere afstanden danwel de combinatie van fiets en openbaar vervoer brengt ook de regionale centra (Schiphol, Amstelveen, Amsterdam Zuidoost, Maarssen, Utrecht) voor het voetlicht.

2.2 Projectverloop en rapport

Deze verkenning van het fietspotentieel rond de N210 is in korte tijd uitgevoerd, op basis van bestaand materiaal. Begin april 2018 is gestart met het verzamelen van beschikbare informatie: cijfers over fietsverkeer (en ander verkeer), routenetwerken, beleidsdocumenten, etc. Specifiek hebben we reisbestemmingen, binnen en buiten

de N201-zone, zo goed mogelijk in beeld gebracht. Alle informatie hebben we gebundeld in een document, waarin drie onderwerpen centraal staan:

- cijfermatige analyses over het potentieel voor fietsgebruik op kortere afstanden (binnen en tussen de kernen in de N201-zone) en langere afstanden (naar regionale centra via langere fietsverplaatsingen of door de combinatie van fiets en openbaar vervoer);
- beoordeling van fietsroutenetwerken op huidige fietsintensiteiten: de mate waarin netwerkkaartjes werkelijk de belangrijkste routes weergeven;
- overzichten van grotere en kleinere knelpunten zoals vermeld in beleidsdocumenten en aangedragen door betrokken partijen.

Dit document is op 3 mei besproken met ambtenaren van provincie en van de gemeenten Stichtse Vecht en De Ronde Venen en met vertegenwoordigers van de Fietsersbond.

Daarna zijn we aan de slag gegaan om mede op basis van nieuwe intensiteitsgegevens (autoverkeer) van de N201 **kader-scenario's** te onderscheiden waarbinnen we kunnen benoemen welke maatregelen het meest een fietspotentieel aanboren. Met kader-scenario's bedoelen we mogelijke toekomstkeuzes voor de vormgeving van de N201 voor autoverkeer, onderling afwijkend op het punt van consequenties voor fietsverkeer. De scenario's geven elk een eigen kader voor fietsverkeer rond de N201 weer.

Vervolgens hebben we, onderscheiden in vier thema's of doelgroepen van fietsbeleid, per kader-scenario de belangrijkste fietsmaatregelen benoemd.

Drie hoofdstukken

We volgen de hier geschetste analyselijijn in drie opeenvolgende hoofdstukken:

- in hoofdstuk 3 een grove cijfermatig analyse van het huidige fietsgebruik en potentieel in termen van fietsbare afstanden, plus een analyse van de belangrijkste fietsroutes;
- vervolgens intensiteiten op de N201 en kader-scenario's voor fietsmaatregelen in hoofdstuk 4;
- fietsmaatregelen per scenario en per thema/doelgroep in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 6 geeft de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

3 Fietsgebruik en fietsbare afstanden

In dit hoofdstuk kijken we naar fietsgebruik in relatie tot afstanden: Welke verplaatsingen in, naar of uit de N201-zone gaan of kunnen per fiets? De beschikbare gegevens zijn echter beperkt. In paragraaf 3.1 bezien we cijfers over aantal inwoners van de kernen in de N201-zone en de locaties van werken, leren en andere activiteiten. Daarna in paragraaf 3.2 een vertaling naar fietsbare afstanden in en tussen de kernen van de N201-zone. We kijken naar fietsgebruik binnen deze zone met de vraag: in hoeverre raakt het (parallel of kruisend) aan de N201 en om welke kansen/problemen gaat het dan, ook in de toekomst? Bestemmingen buiten deze zone komen in 3.3 aan de orde. De gepresenteerde informatie zegt iets over potentiële fietsroutes. Daarover gaat het nadrukkelijker in 3.4: bestaande visies op hoofdroutes plus voorgenomen beleid van betrokken overheden.

3.1 Kernen in de N201-zone: wonen, werken, leren

Hoeveel mensen wonen er in de kernen van en nabij de N201-zone en in welke mate voeren zij hun activiteiten (zoals schoolgaan, werken, winkelen en al het sociaal-recreatieve) uit op fietsbare afstanden van hun woonlocaties? Eerst de woonlocaties. Hieronder de inwoneraantallen:

Tabel 1: Inwonertal van kernen nabij de N201 (2017)

	Kernen in Stichtse Vecht		Kernen in De Ronde Venen	
binnen de N201-zone uit fietsoptiek	Loenen a/d Vecht	4390	Mijdrecht	16025
	Vreeland	1785	Vinkeveen	8655
	Loenersloot	480	Wilnis	6380
			Baambrugge	1370
			Amstelhoek	995
			Waverveen	810
verder van de N201 gelegen	Maarssenbroek	22825	Abcoude	7680
	Maarssen	15735	De Hoef	885
	Breukelen	10845		
	Kockengen	3300		
	Tienhoven	1745		
	Nigtevecht	1565		
	Nieuwer Ter Aa	695		
	Oud Zuilen	620		
	Nieuwersluis	475		
	Totaal	64450	Totaal	42763

Langs de N201 liggen diverse kernen met enkele duizenden inwoners. In oppervlakte gaat het dan om, grofweg, afstanden van 1 bij 1 km. Alleen Mijdrecht is beduidend groter. Stichtse Vecht kent diverse grotere kernen, maar die liggen verder van de N201 verwijderd en zijn er –zeker waar we over fietspotentieel praten– minder aan gerelateerd.

Voortgezet onderwijs

Waar gaan scholieren uit beide N201-gemeenten naar school in het middelbaar onderwijs en waar komen scholieren vandaan die op de middelbare scholen van De Ronde Venen en Stichtse Vecht staan ingeschreven?

Tabel 2: Scholieren voortgezet onderwijs, okt 2016 (bron: DUO Open Onderwijsdata)

De Ronde Venen				Stichtse Vecht			
Wonend in de gemeente en school in ...:		School in de gemeente en wonend in ...:		Wonend in de gemeente en school in ...:		School in de gemeente en wonend in ...:	
DeRondeVenen	1497	DeRondeVenen	1497	StichtseVecht	2698	StichtseVecht	2698
Amsterdam	557	Nieuwkoop	118	Utrecht	475	Utrecht	1371
Uithoorn	365	Uithoorn	79	Hilversum	276	DeRondeVenen	96
Woerden	158	StichtseVecht	53	Woerden	148	overig	40
StichtseVecht	96	Overig	24	Weesp	71		
Amstelveen	71			Gouda	62		
Gouda	71			DeRondeVenen	53		
Aalsmeer	52			Amsterdam	35		
Weesp	47			overig	115		
Utrecht	36						
Hilversum	24						
Overig	23						

De cijfers van Stichtse Vecht zeggen relatief weinig over hoeveel middelbare scholieren de N201-zone ingaan en uitgaan, omdat nu eenmaal de meeste kernen van Stichtse Vecht verder van de N201 zijn gelegen. Wel valt op dat relatief weinig scholieren uit Stichtse Vecht een school buiten de gemeente bezoeken. Andersom is het opvallend genoeg veel meer: Utrechters die naar school gaan in Stichtse Vecht. Uit de data blijkt dat dit vooral speelt in Maarssen/Maarssenbroek en in mindere mate Breukelen; het heeft daarmee weinig relatie met ons onderwerp. Het aantal scholieren dat binnen Stichtse Vecht naar school gaat, plus de scholieren uit *direct* omliggende gemeenten (Stichtse Vecht, Woerden, Weesp, De Ronde Venen, minus Utrecht), is **ruim 2900**; hier is dus een grote markt voor fietsgebruik.

Ook in De Ronde Venen gaat een meerderheid van de middelbare scholieren in de eigen gemeente naar school – al is het procentueel veel minder dan in Stichtse Vecht. De aantallen scholieren van binnen De Ronde Venen plus die uit *direct* aangrenzende gemeenten (De Ronde Venen, Amsterdam, Uithoorn, Woerden, Stichtse Vecht, Amstelveen, Nieuwkoop, Uithoorn), vormen eveneens een grote markt voor fietsgebruik: tezamen ruim **2940 dagelijkse verplaatsingen** (heen en terug).

Werkgelegenheid

Nogal wat middelbare scholieren gaan naar school in het eigen woongemeente. Bij het reismotief 'werken' is dat beduidend anders. Tabel 3 laat zien dat de meerderheid van de werkende RondeVeners en StichtseVechters niet in de eigen gemeente werkt:

Tabel 3: Banen van werknemers naar woon- en werklocatie, dec 2016 (bron: CBS)

Wonend in De Ronde Venen en werkend in ...:		Wonend in Stichtse Vecht en werkend in:	
De Ronde Venen	6100	Utrecht (gemeente)	7900
Amsterdam	4000	Stichtse Vecht	6300
Haarlemmermeer	1200	Amsterdam	3300
Amstelveen	1000	Nieuwegein	1000
Stichtse Vecht	800	Amersfoort	800
Uithoorn	800	Haarlemmermeer	700
Utrecht (gemeente)	800	Houten	700
Aalsmeer	500	De Ronde Venen	700
Amersfoort	400	Hilversum	600
Nieuwegein	300	's-Gravenhage (gemeente)	500
		Woerden	500
		De Bilt	400
		Zeist	400
		Amstelveen	300
		Rotterdam	300
		Soest	300

In de geografische verdeling van banen van inwoners van De Ronde Venen en Stichtse Vecht zijn duidelijk drie lijnen te zien:

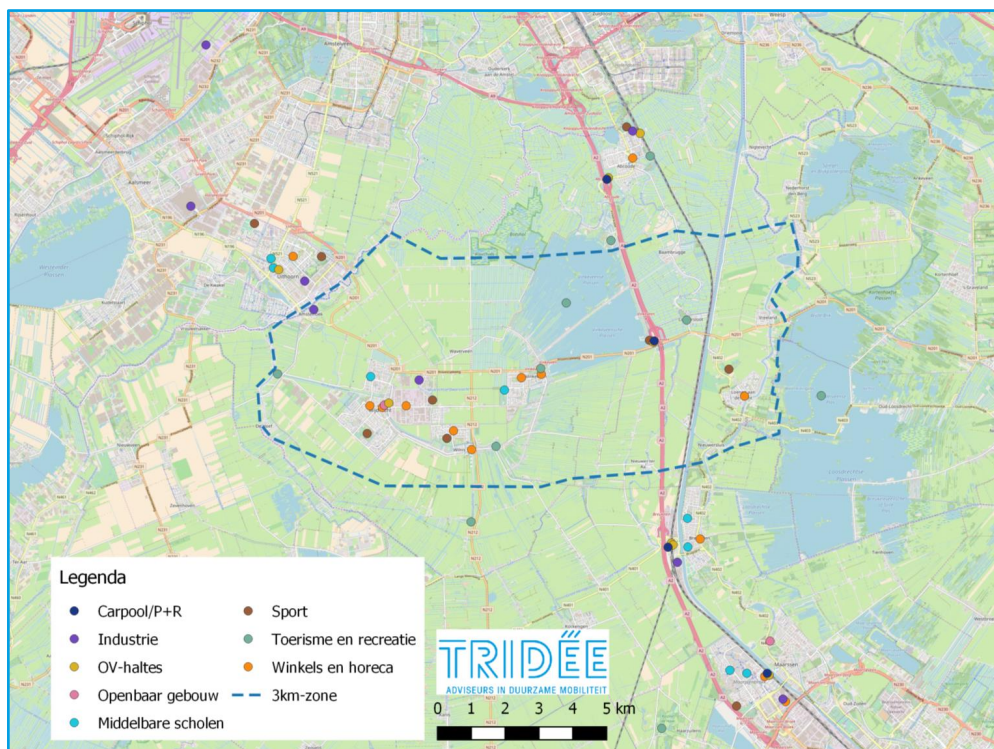
- Werklocaties aan de N201-lijn, buiten Utrecht: Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Hilversum (ook wel Amstelveen)
- De grotere centra in de omgeving: Amsterdam, Amstelveen, Utrecht
- Op fietsafstand nabij N201: relatief niet veel, maar toch substantiële aantallen: 7700 in De Ronde Venen en wellicht ook nog honderden in Stichtse Vecht – al wordt het beeld daar verstoord door de grote aantallen banen in de zuidelijke kernen van Stichtse Vecht.

Overige reismotieven

Kernen met duizenden inwoners en veel middelbare scholieren en werknemers op fietsafstanden: het geeft aan dat fietsgebruik rond de N201 nu al een belangrijk fenomeen zal zijn en zeker ook nog veel potentieel zal kennen. Het gaat om zodanig grote kernen dat veel voorzieningen (ook) lokaal beschikbaar zijn. Bijna alle kernen met meer dan 1000 inwoners hebben bijvoorbeeld een supermarkt.

Concrete bestemmingen

De belangrijkste (potentiële) fietsbestemmingen hebben we op onderstaande kaart weergegeven.



Figuur 2. Fietsbestemmingen binnen en buiten de N201 zone. Zie bijlage 1 voor vergroting.

Op de kaart staan zowel bestemmingen binnen de 3km-zone als daarbuiten. We onderscheiden winkelcentra/supermarkten, middelbare scholen, bedrijventerreinen, sportparken, recreatieve bestemmingen, belangrijke openbare gebouwen, OV-stations (belangrijke busstations en treinstations) en P+R locaties.

In De Ronde Venen vinden we de meeste bestemmingen ten zuiden van de N201, op de lijn Mijdrecht-Wilnis-Vinkeveen. Deze bestemmingen liggen grotendeels binnen de 3km-zone. Buiten de 3-km zone heeft Abcoude een treinstation en enkele lokale bestemmingen.

Meer naar het westen – en buiten de provinciegrens – hebben Uithoorn, Aalsmeer, Schiphol en Amstelveen enkele belangrijke bestemmingen: middelbare scholen, werkgelegenheid (bloemenveiling, vliegveld) en grotere OV-stations (o.a. verbinding met Amsterdam).

In Stichtse Vecht zijn de belangrijke bestemmingen meer langs de lijn N402 gevestigd. Er liggen relatief weinig bestemmingen binnen de 3km-zone. Buiten de zone – 6km ten zuiden van de N201 – is vooral treinstation Breukelen een belangrijke bestemming. Verder liggen enkele middelbare scholen in Breukelen. Nog verder naar het zuiden heeft ook Maarssen een treinstation en enkele middelbare scholen.

Naar het oosten is Hilversum een grote kern met waarschijnlijk veel reisbestemmingen vanuit de N201-zone. De stad heeft enkele middelbare scholen, industrie/kantoren, winkels en het Mediapark.

3.2 Fietsgebruik en -potentieel binnen en tussen de kernen

We weten niet nauwkeurig hoeveel verplaatsingen in/uit/naar de N201-zone gaan, gezien de afstanden die fietsbaar zijn, en we weten evenmin welk deel van de fietsbare verplaatsingen inderdaad (al) per fiets gaat. We hebben gegevens die iets over de fietsbaarheid zeggen; die hebben we in 3.1 getoond. Daarnaast zijn er meer landelijke cijfers over de gebruikelijke percentages fietsgebruik. Tabel 4 toont de grote lijn in Nederland:

Tabel 4: Aandeel fiets in alle hoofdverplaatsingen (bron: CBS-MON, data was beschikbaar t/m 2016)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nederland	25,2%	27,0%	27,5%	26,3%	28,1%	27,5%	27,2%
Utrecht (provincie)	28,3%	30,6%	30,1%	29,1%	29,6%	29,9%	31,8%
weinig stedelijke adressen	25,5%	27,7%	26,9%	26,2%	27,0%	26,9%	25,9%

Over geheel Nederland gezien is het erg stabiel: 27% van de verplaatsingen gaat per fiets. In de provincie Utrecht is het wat meer, zeker 30%. Waarbij dorpen als die in de N201-zone lager zullen scoren dan dit Utrechts gemiddelde (meer fietsgebruik in steden dan dorpen) – maar tegelijk ook niet het allerlaagst, omdat er in de N201-zone sprake is van aanzienlijke dorpen met een zekere zelfstandigheid in bestemmingen. De enige ons bekende analyse van de laatste jaren die in deze iets zegt op het niveau van de N201-gemeenten, zijn deze cijfers van het Fietsberaad.

Tabel 5: Aandeel fiets per gemeente (bron: Fietsberaad, 2010; op basis van CBS-MON)

	Aandeel fiets	Marge	Categorie	Aandeel <7,5 km
Loenen*	29%	20% a 39%	hoog	42%
De Ronde Venen	20%	16% a 23%	laag	32%

* In deze tabel staan de cijfers voor de voormalige gemeente Loenen. Deze gemeente is in 2011 onderdeel geworden van Stichtse Vecht. De cijfers van CBS zijn van vóór deze fusie. Wij hebben Loenen genomen als 'gemiddelde' van de gemeente Stichtse Vecht, omdat de plaats centraal in de nieuwe gemeente ligt.

De cijfers zijn betrouwbaar in de zin dat de onbetrouwbaarheid expliciet wordt weergegeven: een enorme range tussen minimum en maximum. Het zegt echter weinig, want de 29% van Loenen aan de Vecht (pre-Stichtse Vecht) lijkt inderdaad wel erg hoog en de 20% van De Ronde Venen erg laag. Er 'staat' dan ook met evenveel recht 25% en 23%, om maar wat te noemen.

We moeten ons baseren op algemenere cijfers over het percentage verplaatsingen per afstandsklasse en het fietsaandeel binnen elke afstandsklasse. Van groot belang is dan de constatering dat van alle verplaatsingen die we in Nederland maken, **69% korter dan 7,5 km** is. Dat percentage gaat heel langzaam achter uit; sinds 2010 niet meer dan 1 procentpunt. In die vele kortere verplaatsingen (iets wat hierboven ook te zien is in het aantal mensen dat in de woongemeente werkt of naar de middelbare school gaat) kan de fiets een belangrijk aandeel hebben. Op die kortere afstanden is het fietsgebruik logischerwijs nog wat hoger dan gemiddeld:

Tabel 6: Aandeel fiets in verplaatsingen met een lengte tot 7,5 km (bron: CBS-MON via Statline, data was beschikbaar t/m 2016)

	2010	2013	2016
Nederland	33,3%	34,5%	36,2%
Utrecht (provincie)	37,1%	38,7%	43,4%
weinig stedelijke adressen	34,3%	35,3%	35,9%

Deze percentages zijn vaak zo'n 10 procentpunt hoger dan die van tabel 4. Op korte afstand 10 procentpunt meer fietsgebruik dan gemiddeld. Het is precies dat grote geheel aan kortere afstanden met nu al veel fietsers, waar het in de N201-zone primair om gaat. In deze afstandsklasse 0 – 7,5 km gaat het namelijk niet alleen om verplaatsingen binnen kernen. Die zijn in de N201-zone vaak niet langer dan 1 of 2 km. Daarnaast zijn ook de verplaatsingen tussen aangrenzende kernen steeds beduidend korter dan 7.5 km. De westelijke kernen liggen zo'n 3-4 km van elkaar (en Uithoorn weer op 6 km). In zone oost liggen de dorpjes ook zo'n 4 km van elkaar, maar dat zijn kleinere kernen dus er is minder potentieel in absolute aantallen fietsers.

3.3 Fietsgebruik en -potentieel bij langere verplaatsingen

Er is veel fietspotentieel binnen de kernen van de N201-zone en evenzeer tussen die kernen, maar op langere afstanden is er ook een zeker potentieel. Dit is beduidend minder groot (want er zijn minder verplaatsingen en er is een kleinere kans op een keuze voor de fiets), maar op voorhand is het potentieel zeker niet verwaarloosbaar. Als het om langere afstanden gaat, dan komt de fiets op twee manieren in beeld:

- De fiets als hoofdvervoerwijze, van deur tot deur gebruikt in die langere verplaatsing.
- De fiets in combinatie met het openbaar vervoer – en dan vooral: met de fiets van huis naar het treinstation of (belangrijker in het geval van de N201-zone) de bushalte.

We kunnen helaas geen getal of percentage aan het potentieel hangen. Dit is van teveel variabelen afhankelijk, en heeft voor een grote mate te maken met ontwikkelingen in de toekomst, zoals het gebruik van e-bike en speed-pedelec.

3.3.1 Fietsen naar grotere kernen/centra

De rol van de fiets in verplaatsingen naar grotere kernen in de regio is veel kleiner. Omdat afstanden van de kernen van De Ronde Venen tot de agglomeratie Utrecht al snel te lang zijn voor fietsgebruik. Niet in de zin dat het op de een of andere manier 'onmogelijk' is om op die afstanden de fiets te gebruiken, wel omdat mensen het slechts in beperkte mate doen. Zie de huidige markt voor fietsen per afstandsklasse:

Tabel 7: Aandeel fiets in verplaatsingen naar afstandsklasse, 2016 (bron: CBS-MON)

	0 tot 7,5 km	7,5 tot 15 km	boven 15 km
Nederland	36,2%	15,5%	3,4%
Utrecht (provincie)	43,4%	19,4%	0,0%
weinig stedelijke adressen	35,9%	15,8%	3,0%

Eerder zagen we al dat slechts zo'n 30% van alle verplaatsingen langer dan 7,5 km is. Het fietsaandeel is daar logischerwijs gering: Bijna nihil boven 15 km en rond 18% in de 'middenklasse' 7,5-15 km.

Het punt is nu dat de interlokale verplaatsingen vanuit de N201-kernen naar de grotere centra in de regio **eerder 15 km dan 7,5 km** zijn. Tot Maarssen gaat het al om zo'n 15 km; Utrecht centrum is al snel 20 km en vanuit Loenen aan de Vecht ook meer dan 15 km. Aan de noordkant gaat het om Amstelveen: 15-20 km vanaf de westelijke dorpen. Amsterdam Zuidoost is ook zo'n 15-20 km. Alleen de relatie tussen de 'oost'-dorpen binnen de zone (Baambrugge, Loenersloot) en Zuidoost redelijk te doen: 10-15 km.

Belangrijk om op te merken is dat routes naar Utrecht eigenlijk geen verband hebben met de N201 vanuit De Ronde Venen: Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen liggen grotendeels ten zuiden van de N201. Binnen Stichtse Vecht zijn de potentiële fietsverplaatsingen grotendeels noord-zuid, maar ze kruisen hoogstens in beperkte mate de N201.

E-bike en speedpedelec

Het gebruik van de e-bike is de laatste jaren enorm in aantal toegenomen. Wijzigt dat het bovenstaande verhaal over het beperkte gebruik en potentieel op langere afstanden? Ten dele zeker, maar tegelijk moet bedacht worden dat in de cijfers uit 2016 ook al veel e-bike gebruik verwerkt zit. Waar normaliter sowieso al enkele procentpunten stijging van het fietsaandeel op die langere afstanden mogelijk zal zijn, is dat vanwege de e-bike wellicht nog wat meer. Maar het blijft relatief weinig, zeker vergeleken met de korte afstanden.

Over het potentieel van speed-pedelegs is moeilijk iets te zeggen. De jaarlijkse toename van verkopen is procentueel enorm- maar dat is niet bijzonder als het bij nul begon. Het is nog een kinderschoenen-fenomeen: 15.000 speed-pedelegs op 23 mln. fietsen in Nederland (0,07%).

3.3.2 Combinaties van fiets en OV naar verre bestemmingen

Wat is de huidige en mogelijke rol van de combinatie fiets+OV naar centra als Amsterdam, Amstelveen, Utrecht, Hilversum? In de zone van de N201 zijn de verbindingen per **trein vaak problematisch**. De twee belangrijkste stations (Abcoude en Breukelen; Maarssen rekenen we nu niet mee omdat dat nog verder van de N201 ligt) vragen stevige voortransport-afstanden. Vinkeveen-Abcoude is 10 km, Loenersloot-Abcoude en Wilnis-Breukelen 8 km, Loenersloot-Breukelen 7 km, etc. In Nederland vinden weinigen dat acceptabele fietsafstanden als daarna ook nog de trein gepakt moet worden. De CBS-data zijn onlangs door GoudappelCoffeng en TU Delft op dit punt geanalyseerd: "Treinreizigers fietsen bijna vier kilometer naar het station. Bus-, tram-, en metroreizigers fietsen niet meer dan 1,5 kilometer."

Nog duidelijker: 90% van de mensen die naar een treinstation fietsen in het voortransport, doen dat over een afstand van minder dan 5 km. Bij de N201 hebben we het over afstanden vanaf 7 km. Dit is simpelweg geen serieus potentieel. Er is

uiteraard altijd wel iemand die dit doet of er potentieel toe gebracht kan worden. Dit zijn alleen te kleine aantallen voor beleidskeuzes.

Klassieke buslijnen

De andere OV-combinatie is fiets+bus. Als we in Nederland fietsen naar een halte van bus, tram of metro, is dat **gemiddeld over 1,5 km**. Momenteel zijn de busverbindingen zeker niet snel, frequent en gestrekt, zie onderstaande figuur.



Figuur 3. Lijnennetkaart Provincie Utrecht. Bron: Syntus. Zie bijlage 1 voor vergroting.

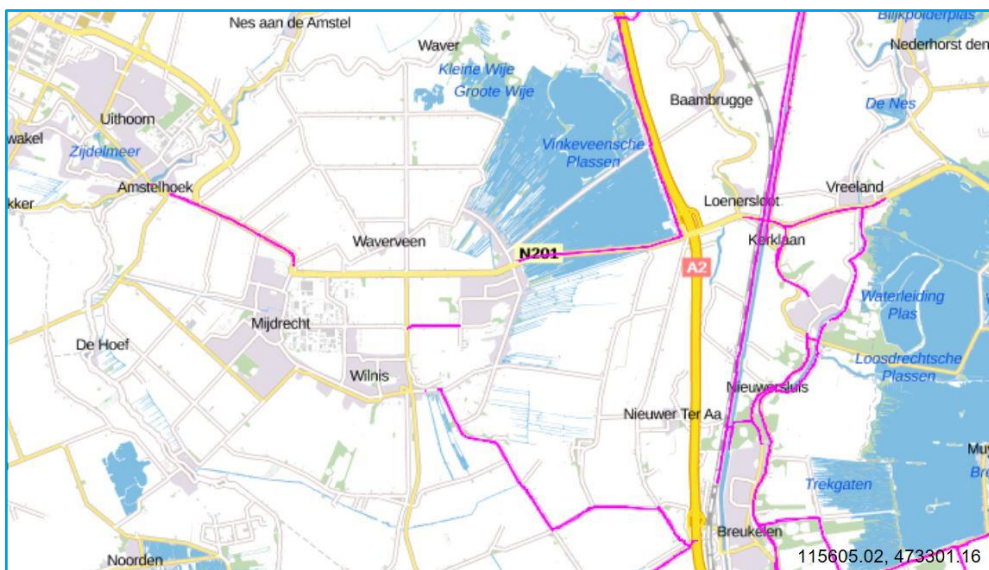
In de N201-zone is nog een klassiek lijnennet zichtbaar met bussen die door dorpen slingeren, uitgaand van voortransport te voet. Vooral in frequenties van uur- en halfuur-diensten. Een hoogfrequent gestrekt bussysteem over de N201, mede bouwend in de fiets in het voortransport, zou veel kunnen betekenen.

3.4 Gebruikte fietsroutes

In hoofdstuk 3.2 en 3.3 is beschreven, voor zover we er informatie over hebben, in welk typen relaties fietsgebruik nu het meest voorkomt. In 3.4 kijken we naar wat de voornaamste routes zijn in en bij de N201-zone – en in welke mate die routes onderscheiden worden in vastgelegde fietsroutenetwerken.

Hoofdfietsnetwerk – Provincie Utrecht

Het regionaal hoofdfietsnetwerk toont nabij de N201 diverse routes die onderling niet verbonden zijn. Zoals tussen Mijdrecht en Vinkeveen en tussen de A2 en Loenersloot. Tussen Uithoorn en de A2 zijn er geen routes die de N201 kruisen aangemerkt als deel van het regionaal fietsnetwerk. Tussen de A2 en Vreeland is dit wel het geval; hier zijn verbindingen met Amsterdam in het noorden en Utrecht in het zuiden geselecteerd. Ten zuiden van de N201 is er een verbinding van Wilnis naar Breukelen, naar het station aldaar.



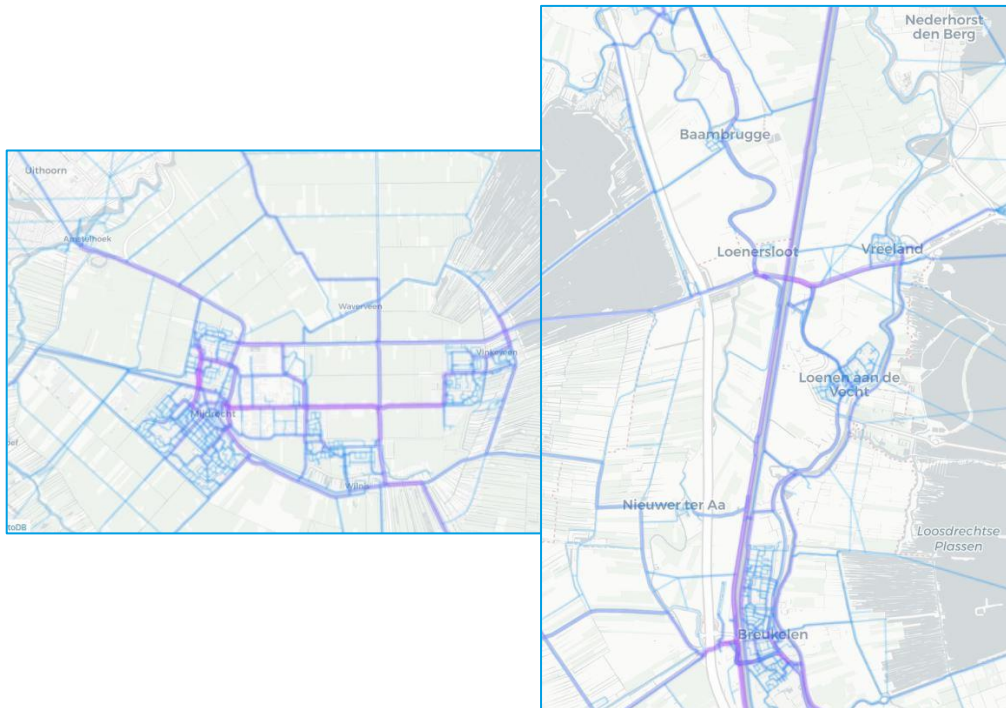
Figuur 4. Hoofdfietsnetwerk Provincie Utrecht (paarse lijnen).

Fietsmodel – Provincie Utrecht

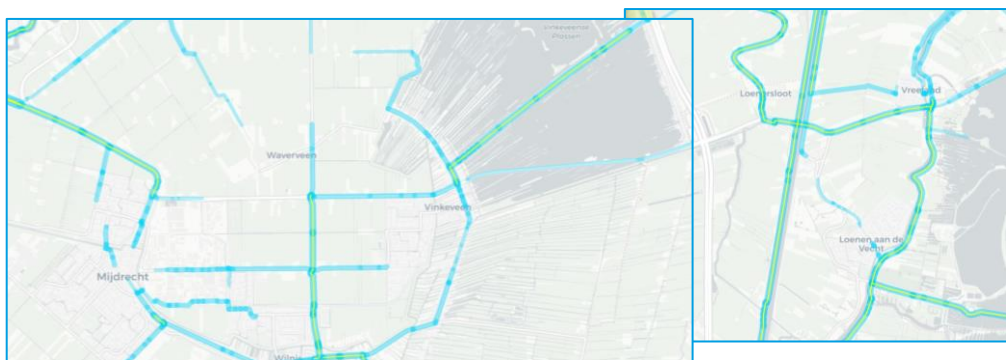
Het fietsmodel van de provincie Utrecht is aan de randen van de provincie wat minder nauwkeurig, precies dus waar het in deze studie om gaat. In het model is een belangrijke verbinding te zien tussen Mijdrecht en Vinkeveen over de Mijdrechtse Dwarsweg. Het fietspad langs de N201 wordt in dit utilitaire model tussen deze twee kernen minder gebruikt door fietsers, behalve tussen Mijdrecht en Uithoorn (Amstelhoek). De Baambrugse Zuwe tussen Vinkeveen en Baambrugge lijkt evenzeer gebruikt als de N201 tussen Vinkeveen en Loenersloot.

Vanaf Waverveen is een route te zien naar het noordwesten (Amstelveen). Er is ook een verbinding vanaf Wilnis/Vinkeveen naar Nieuwer Ter Aa over de Ter Aase Zuwe. Deze route gaat door richting Breukelen.

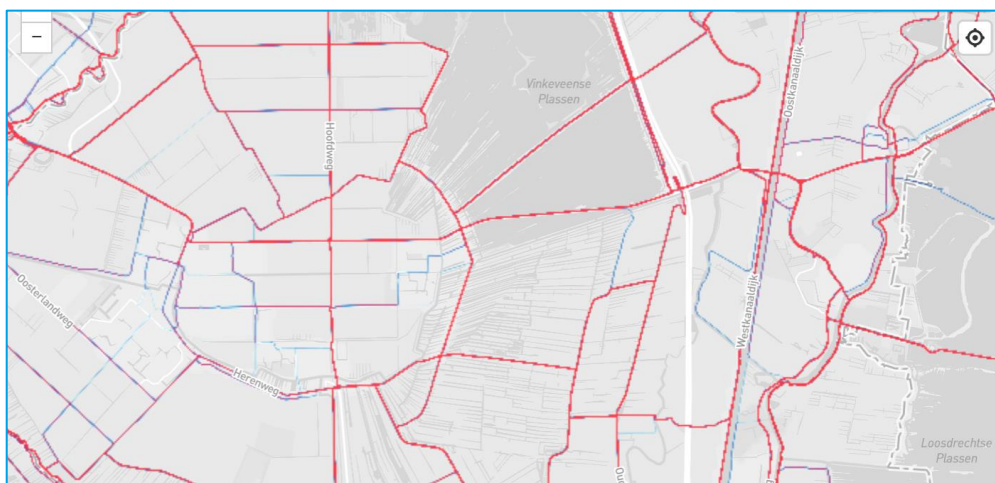
De N201 tussen Loenersloot en Vreeland laat een hoge intensiteit zien in het model. De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bundelt hier veel fietsverkeer. De route langs het Amsterdam Rijnkanaal wordt veel gebruikt, meer dan de noord-zuid verbinding langs de Amstel (Abcoude-Loenersloot) en Vecht (Vreeland-Breukelen-Maarssen). Deze routes verbinden Amsterdam Zuidoost en Utrecht.



Figuur 5. Fietsmodel Provincie Utrecht



Figuur 6. Fietstelweek 2016



Figuur 7. Strava Heatmap

Fietstelweek 2016

De Fietstelweek-app is gebruikt door enkele tientallen fietsers in het gebied van de N201. Dit geeft lang geen volledig beeld van de werkelijke hoeveelheid verplaatsingen in de regio, maar het is een goed begin om de verhoudingen in intensiteit tussen verschillende weggedeeltes te identificeren.

Het fietspad langs de N201 tussen Mijdrecht en de A2 wordt door de gebruikers van de app het minst gebruikt. Zowel west-oost als oost-west ligt het aantal fietsers hier onder de tien. Bovendien ligt de snelheid van deze fietsers rond de 30 km/u. Dit doet vermoeden dat het om wielrenners – dus recreatieve fietsers – gaat.

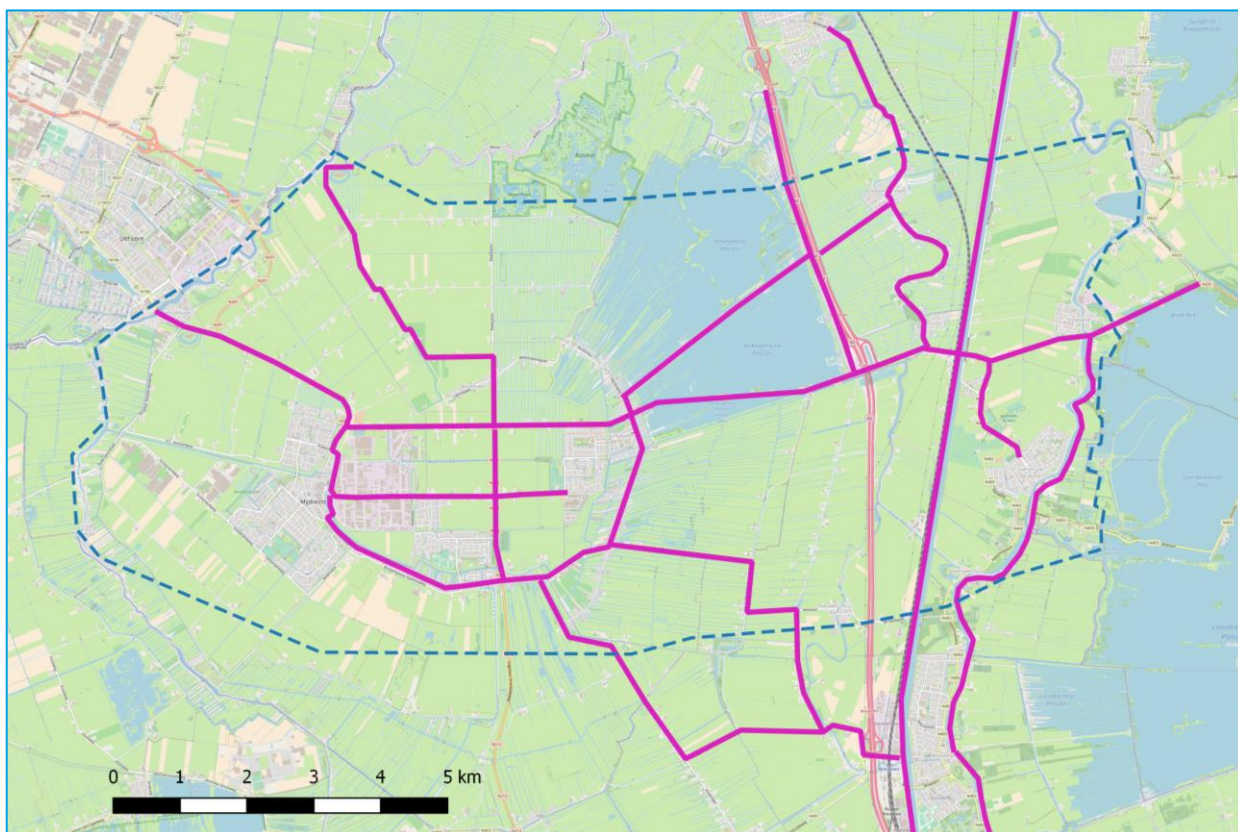
Strava Heatmap

De heatmap van de app Strava – gebruikt door sporters om hun activiteit te registreren – laat de intensiteit van befietste wegen door sportieve fietsers (wielrenners) zien. De gehele N201 is donkerrood gekleurd; de zwaarste categorie van gebruik. Waar sommige zijwegen van de N201 door utilitaire fietsers (fietstelweek, fietsmodel) relatief minder gebruikt worden, worden deze door sportieve fietsers wel gebruikt. Een goed voorbeeld is de Hoofdweg tussen Mijdrecht en Vinkeveen richting het noorden. Deze weg verbindt de N201 met de 'Ronde Hoep', een populair rondje voor wielrenners.

Vergelijking vier routenetwerken

Het is opvallend dat het fietspad langs de N201 tussen Vinkeveen en de A2 tot het provinciale fietsnetwerk behoort, terwijl uit het fietsmodel en fietstelweek-data blijkt dat dit stuk relatief minder gebruikt wordt dan andere routes. In tegenstelling daartoe wordt de Baambrugse Zuwe, vanaf Vinkeveen richting Baambrugge, meer gebruikt. Ook opvallend is dat de Rijksweg tussen Loenersloot en Baambrugge-Abcoude niet aangemerkt is als hoofdfietsnetwerk, terwijl uit de gegevens van de Fietstelweek en het fietsmodel blijkt dat deze wel veelvuldig gebruikt wordt.

Een combinatie van de 4 bronnen, om heel voorzichtig te benoemen wat waarschijnlijk de meest gebruikte (interlokale) fietsroutes zijn, geeft het volgende beeld:



Figuur 8. Fietsnetwerken gecombineerd: de meest gebruikte fietsroutes in de regio

4 De N201: verkeersstromen en scenario's

In dit hoofdstuk kijken we niet zozeer naar het fietsverkeer, maar naar het autoverkeer over de N201 en de toekomst van deze N201. In 4.1 proberen we gegevens die relevant zijn voor het fietsverkeer te ontleiden uit het recente HB-onderzoek op de provinciale weg. In 4.2 benoemen we 2 scenario's over de toekomst van de N201, van elkaar onderscheiden op een wijze die meest relevant is voor fietsverkeer.

4.1 Relaties via en intensiteiten op de N201

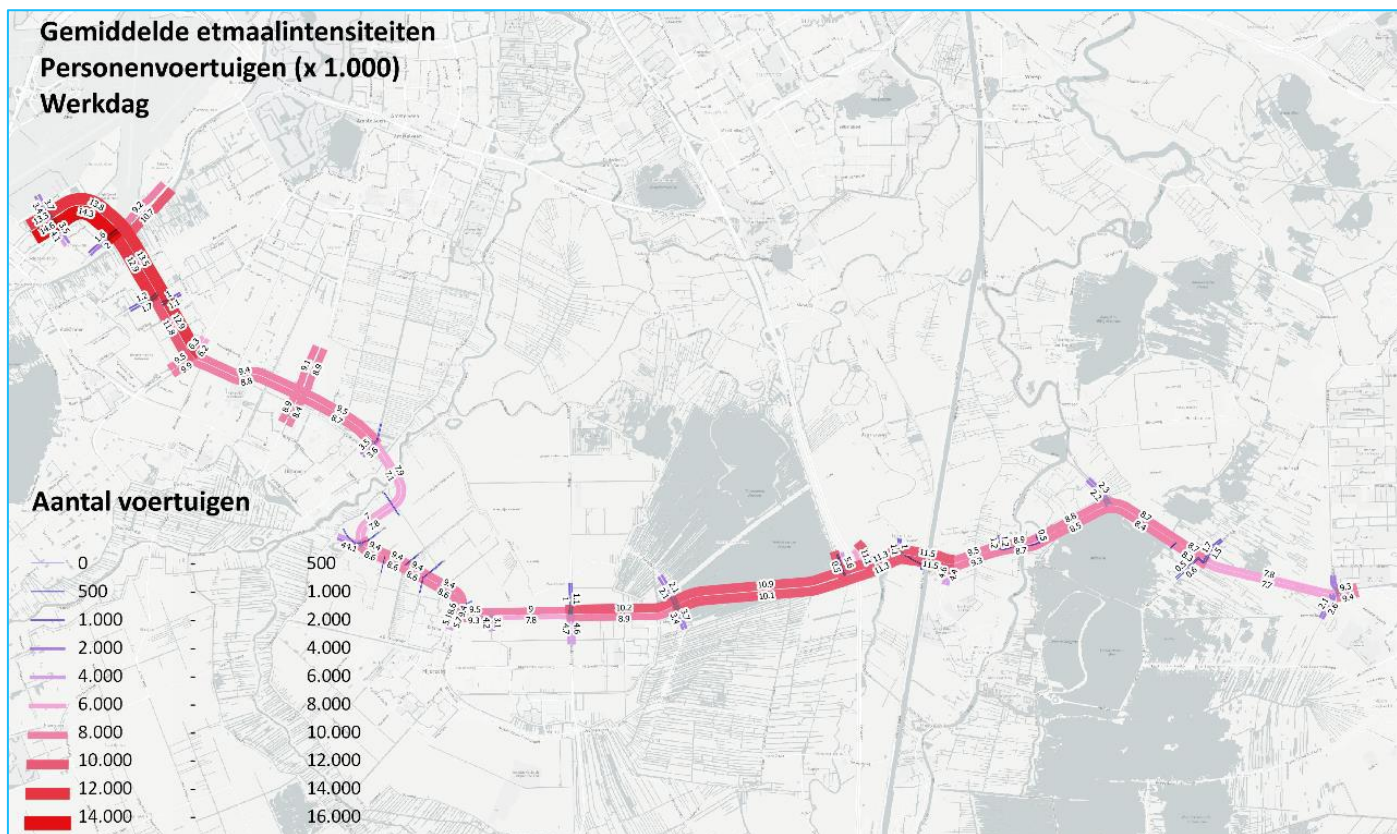
In maart 2018 heeft Trajan een verkeersonderzoek op de N201 uitgevoerd. Doel van dit onderzoek was om de herkomsten en bestemmingen van gemotoriseerd verkeer op de N201 te registreren. De opzet van het onderzoek was zodanig dat het niet werkelijke herkomsten en bestemmingen van de voertuigen registreerde; niet de straat of wijk of kern waar een voertuig vandaan komt of heen gaat. Vastgelegd is 'slechts' de plaats waar het voertuig de N201 op komt en af gaat. De meetpunten liggen direct naast de N201. Het 'cordon' loopt op deze manier puur **rond de N201 zelf**. Voor onze primaire interesse, namelijk korte verplaatsingen die eventueel ook per fiets zouden kunnen, is dat problematisch. Want we weten nu niet of voertuigen vóór of na het traject op de N201 nog veel of weinig kilometers afleggen. Als de gemeten afstand over de N201 kort is, zegt dat nog niet dat de verplaatsing kort is. In die zin kunnen we de resultaten niet gebruiken om het potentieel van fietsverkeer in plaats van autoverkeer over de N201 te bezien.

Intensiteiten autoverkeer

Wel kunnen we het autoverkeer analyseren, om te vertalen naar zinvolle kader-scenario's voor stimulering van fietsgebruik. Wat kan de toekomst van de N201 zijn, gezien deze cijfers?

Op het westelijke, Noord-Hollandse deel van de N201 lopen nabij Schiphol de intensiteiten op tot 13.000/14.000 mtv/etm (in elke richting, alleen personenvoertuigen). Nabij Mijdrecht is de intensiteit veel minder, rond de 9.000/etm. Er is duidelijk een splitsing bij Mijdrecht te zien. In de noordoosthoek bij Mijdrecht is de intensiteit relatief laag, met 7.000/8.000. Verder naar het oosten loopt het dan weer op: 9.000 bij Wilnis en 10.000/11.000 bij Vinkeveen. De top zit dan, **zowel uit west als oost, bij de A2**. Verder oostelijk daalt het snel naar 8.000/9.000 bij Vreeland. Het zegt vooral dat er **drie** grote stromen zijn. Ook andere gegevens in het Trajan-rapport ondersteunen dit inzicht:

- A. Een stroom van **Uithoorn naar Amstelveen/Schiphol**. Van de voertuigen die bij Aalsmeer op de N201 rijden, zit slechts 13% er na Mijdrecht nog op.
- B. Een stroom van **Mijdrecht/Wilnis/Vinkeveen naar de A2**: Van de voertuigen die net ten westen van de A2 op de N201 rijden, zit 76% er na Vinkeveen nog op, maar slechts 31% na Mijdrecht. Tussen Mijdrecht/Wilnis/Vinkeveen is er weinig verband met de N201 ten oosten van de A2: van de auto's die bij Mijdrecht naar het oosten rijden, zit 51% vlak voor de A2 nog op de N201, maar slechts 12% ook nog na de A2.



Figuur 9. Gemiddelde etmaalintensiteiten personenvoertuigen, werkdag. Zie bijlage 1 voor vergroting.

- C. Een stroom van (Hilversum/)Loenen aan de Vecht/Vreeland/Baambrugge naar de A2.** Zo'n 45% van de voertuigen die net ten oosten van de A2 op de N201 rijden, zit na Kortenhoef nog op de A2. En andersom: vanaf Hilversum gerekend zit vlak voor de A2 nog 49% van de voertuigen op de N201. Verder naar het westen, richting Vinkeveen, is dit nog slechts 14% en bij Mijdrecht nog maar 6%.

4.2 Scenario's voor de N201-toekomst

We hebben met bovenstaande enig inzicht in de functie van de N201, naast kennis over doorstromingsproblemen op diverse locaties. Welke toekomstrichtingen voor de N201 (qua infrastructuur, functie en snelheidsregime) kunnen we nu onderscheiden, op een zodanige wijze dat die richtingen waardevol zijn als kader-scenario's voor het schatten van het potentieel van fietsgebruik en van effectieve pakketten in fietsbeleid?

Voortborduren op de constatering dat de N201 niet primair functioneert als langeafstands-verbinding tussen A4/Schiphol en A27/Hilversum, is dan een optie. De N201 primair zien als een aaneenschakeling van drie overheersende stromen naast elkaar: A4-Mijdrecht, Mijdrecht-A2, Hilversum-A2. Beide stromen van/naar de A2 sluiten direct op elkaar aan. De richtingscheiding bij Mijdrecht geeft daar op enkele wegvakken een minimum aan verkeersintensiteiten van zo'n 7000 mtv/etm (personenauto's).

Voor fietsverkeer maakt het veel uit of een weg als de N201 een 'zware' gebiedsontsluitingsweg (GOW, snelheidsregime 80 km/h) is of een reguliere erftoegangsweg (ETW, 60 km/h). Het maakt wat uit in de noodzaak van fietspaden, maar veel meer maakt het wat uit in de fietsveiligheid van kruispunten. Nu kan een op de gehele N201 sporadisch voorkomende intensiteit van 7000 mtv/etm zeker geen aanleiding zijn om een ETW-scenario van stal te halen.¹ Dat is niet realistisch.

Tegelijk zet dit wel op het spoor van een realistischer scenario: Een **lage GOW80**. Een GOW waarvan de capaciteit niet aangepast wordt aan de voorspelde vraag, maar aan de inpasbaarheid in landschap en bebouwingszone. De huidige N201 met enige **downgrading**: korte stukjes 50km/h-regime (en bijbehorende drempels) bij voorrangskruispunten. En VRI-kruispunten en rotondes zo afstellen resp. aanleggen dat snelheden getemperd worden.

Daar staat dan een scenario van een **hoge GOW80** tegenover. Geen derde, 'hoger' scenario, want voor fietsverkeer langs de N201 en meer nog fietsverkeer dat de N201 kruist, maakt het niet of de N201 steeds meer tot een hoge GOW80 wordt of eventueel tot een RSW100, een regionale stroomweg met 100 km/h als limiet. Het punt is dat een N201 die in capaciteit aangepast wordt aan de verwachte vraag, zeker nabij kruispunten toch al een grote oversteekbreedte zal hebben. Per richting enkele voorsorteervakken, na een kruispunt een geleidelijke samenvoeging van twee rijstroken....het betekent al snel dat over 300-400 m de 'hoge GOW80' er als 2x2 weg uit ziet, zeker voor de kruisende fietser.

Als het gaat om wat voor fietsers gedaan kan of niet worden om een potentieel te benutten, zijn dit dan de twee kader scenario's:

Scenario 1: lage GOW

Een N201 die lijkt op de huidige GOW80 en in enige mate *downgrading* kent, specifiek bij gevaarlijker kruispunten (50km-zones)

Scenario 2: hoge GOW

Een N201 met vergrote capaciteit, in ieder geval door extra rijstroken nabij kruispunten, en mogelijk ook door algemener 2x2 wegvakken (al of niet met 100km/h-regime).

Met deze twee scenario's als uitgangspunt waar in de toekomst het fietsverkeer rond de N201 mee te maken kan krijgen, benoemen we in hoofdstuk 5 de thema's van fietsbeleid die het bestaande fietspotentieel benutten.

¹ Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen (CROW-publicatie 329) spreekt (pag 18) van 5000-6000 mtv/etm als maximale intensiteiten die op een hoge ETW (ETW-1) nog kunnen.

5 Fietspotentieel benutten in vijf thema's

5.1 Een potentieel in fietsgebruik?

In hoofdstuk 3 hebben we de beschikbare gegevens over het huidige gebruik en het potentieel van de fiets op een rij gezet. Er missen essentiële gegevens om specifiek voor de huidige N201-gebruikers of wat algemener voor alle verplaatsingen die raken aan de N201-zone, in kwantitatieve zin potentiëlen in te schatten. Dit komt mede door de voor ons minder bruikbare gegevens van het N201-Verkeersonderzoek.

Wel kunnen we, meer kwalitatief, plausibel maken in welke segmenten er nu waarschijnlijk veel gefietst wordt en waar een serieuze toename voorstelbaar lijkt. Een potentiële groei in fietsgebruik die we vervolgens zeker niet hard-kwantitatief aan de intensiteiten op de N201 kunnen relateren. Wel lijkt waarschijnlijk dat een sterk toenemend fietsgebruik in directe zin (vervanging van kortere autoverplaatsingen of –deels in combinatie met OV- ook van langere autoverplaatsingen) en in indirecte zin (een mobiliteitsstijl met meer fietsgebruik werkt breed door in vervoerwijzekeuzes) in enige mate effect zal hebben op de N201.

Waar zit nu dat 'plausibele potentieel' voor meer fietsgebruik en wat moet er gedaan worden om dat hogere fietsgebruik te realiseren? We benoemen hier vijf thema's van fietsbeleid (volgende pagina). Die sluiten aan op het fietsbeleid van provincie en gemeenten op dit moment en op de cijfers over gebruik en potentieel.

Provincie Utrecht

De belangrijkste doelstelling van de Provincie Utrecht – o.a. genoemd in het Realisatieplan Fiets 2016-2020 – is: "In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets." Vooral de (snelfiets)route Utrecht-Breukelen wordt als prioriteit genoemd binnen het fietsnetwerk van de provincie. Beide gemeenten in ons focusgebied van de N201 vallen buiten de kerngebieden die de Provincie onderscheid.

Gemeente De Ronde Venen

In het beleidsplan verkeer 2017-2021 van De Ronde Venen wordt gesproken over het vergroten van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De (doorstroming van de) N201 staat hierbij centraal. De gemeente spreekt de ambitie uit om het gebruik van de (elektrische) fiets te vergroten. Zij kiest voor het '0-scenario' van het te voeren beleid: het minst ambitieuze van de drie. In dit scenario wordt beschreven dat de gemeente de bestaande fietsroutes wil verbeteren en veiliger maken, ontbrekende schakels wil realiseren, stallingsmogelijkheden wil uitbreiden. Daarnaast wil de gemeente mogelijkheden onderzoeken om fietsgebruik te stimuleren, het liefst in overleg met de Provincie Utrecht. De twee meer ambitieuze scenario's, het '+' en '++'-scenario, beschrijven extra maatregelen, o.a. het realiseren van een nieuwe fietsas over de spoorbaan tussen Mijdrecht-Wilnis-Vinkeveen en een hoofd fietsroute tussen alle kernen.

Gemeente Stichtse Vecht

De gemeente Stichtse Vecht sluit in haar GVVP 2013 aan op de provinciale Mobiliteitsvisie en de Fietsvisie Regio Utrecht 2014-2030. De gemeente wil het (elektrische) fietsgebruik stimuleren en faciliteren. Hiervoor is het plan om een samenhangend fietsnetwerk te realiseren, met voldoende stallingsvoorzieningen bij publiekstrekkende bestemmingen. Er is een onderverdeling in een hoofdnetwerk met een verbindende functie, en een fietsnetwerk met een ontsluitende functie. Grote middelbare scholen worden aangesloten op het netwerk. Het netwerk moet voldoen aan kwaliteitseisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De gemeente werkt aan het oplossen van knelpunten en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk die samen met bewoners en belanghebbenden zijn aangemerkt. Er is geen concrete uitvoering voor fietsen langs of rond de N201 beschreven.

Vijf thema's van fietsbeleid, die in de N201-zone effectief kunnen zijn in benutting van het fietspotentieel:

Thema 1: Prettig fietsen in en tussen de kernen. Doorgaan met 'klassiek' fietsbeleid voor korte afstanden, door knelpunten voor fietsers op te lossen.

Thema 2: De N201 is een barrière in kruisende (noord-zuid) fietsroutes. Minder barrièrewerking kan in sommige zones meer fietsers opleveren.

Thema 3: De N201 over wat langere afstand als fietsroute gebruiken: Optimalisatie van de route.

Thema 4: Langere afstand fietsroutes naar centra buiten de zone, over vaak 15-20 km: vooralsnog doen niet veel mensen dat, maar het neemt toe en dient gefaciliteerd te worden.

Thema 5: Optimaal fiets+OV door te fietsen naar haltes van gestrekte en hoogfrequente lijnen over de N201.

Hier zetten we de vijf thema's heel algemeen neer, *conceptueel* vooral. In de volgende paragraaf werken we de thema's enigszins uit, onderscheiden naar de beide scenario's.

5.2 Vijf fietsthema's tegenover twee scenario's

Vier van de vijf thema's krijgen een wat afwijkende invulling in de beide scenario's. Kort verwoord zouden de verschillen als volgt benoemd kunnen worden; zie de tabel op de volgende pagina.

Tabel 8: Overzicht van scenario's voor N201 in combinatie met thema's voor de fiets.

	Scenario 1: lage GOW.	Scenario 2: hoge GOW.
	Een N201 die lijkt op de huidige GOW80 en in enige mate <i>downgrading</i> kent, specifiek bij gevaarlijker kruispunten (50km-zones).	Een N201 met vergrote capaciteit, in ieder geval door extra rijstroken nabij kruispunten, en mogelijk ook door algemener 2x2 wegvakken (al of niet met 100km/h-regime).
Thema 1: Prettig fietsen in en tussen de kernen	Prioriteit voor fietsen in de kernen. Interlokaal zorgen voor veilige routes, al worden die vaak ook door auto's gebruikt, wanneer de N201 minder aantrekkelijk wordt.	Prioriteit voor fietsen in de kernen. Omdat de N201 beter uitgerust wordt en daardoor verkeer aantrekt en minder geschikt is voor fietsverkeer: ook prioriteit voor fietsers op alternatieve routes tussen de kernen.
Thema 2: N201 als barrière in kruisende fietsroutes	Behouden en afwaarderen verslechtert de oversteekbaarheid niet. Gelijkvloerse voorrangskruispunten zijn acceptabel mits goed uitgevoerd.	Kruispunten worden gevaarlijker en worden een groter knelpunt. Er zijn fietsveiligheid-maatregelen nodig waar gelijkvloerse fietskruispunten zijn/blijven en waar turbotondes zijn/komen.
Thema 3: N201 als fietsroute	Langs de N201 fietsen wordt eerder beter dan slechter. Binnen dit thema zouden knelpunten direct langs de N201 moeten worden aangepakt.	Op veel plaatsen zullen capaciteitsuitbreidingen ruimte vragen waar nu het fietspad ligt. Daardoor is het opportuun om de hele oost-west fietsroute langs de N201 te heroverwegen.
Thema 4: Langere afstand fietsroutes naar centra buiten de zone	Afstanden naar regionale centra van 15 km en meer per fiets overbruggen, wordt met e-bike en speed-pedelec een belangrijker optie en vraagt veilige routes.	
Thema 5: Optimaal fiets+OV met gestrekte buslijnen over de N201	Een belangrijke kwestie als de N201 eerder minder dan meer capaciteit krijgt: mensen naar de combinatie verlokken door perfecte fietsroutes, parkeervoorzieningen en goed OV.	Capaciteitsvergroting van de N201 zorgt wellicht voor minder OV-markt, maar ook bij een minder intensief OV moeten de fietsroutes naar haltes veilig zijn.

Op basis van de gegevens in hoofdstuk 3 (en ook wel hfd 4), schatten we in dat deze vijf thema's van fietsbeleid allemaal een effectieve bijdrage kunnen leveren aan een hoger fietsgebruik in de N210-zone – en een lager autogebruik. Het ene thema meer dan het andere, en vooral op een andere manier:

- Thema 5 kan in principe het meest effect hebben op de N201, maar vraagt tegelijk grote bijdragen aan intensiever OV.
- Thema 4 heeft per fietser veel effect, maar vooralsnog, op korte termijn, lijken de kansen gering – en op langere termijn is er weinig over te zeggen. Voor thema 3 geldt min of meer hetzelfde.
- Thema 2 is zeker van belang voor veel fietsgebruik rond de N201, maar zal minder direct verband houden met autogebruik op de N201. Voor thema 1 geldt eigenlijk hetzelfde.

De vijf thema's werken we hieronder verder uit.

5.2.1 Thema 1: Prettig fietsen in en tussen kernen

Er is een groot potentieel voor meer fietsgebruik op korte afstanden binnen de kernen. Fietsbeleid in deze richting is 'klassiek' fietsbeleid, waar gemeenten al vele jaren mee bezig zijn en mee door moeten gaan. Streven naar prettig en veilig fietsen binnen de kernen. Dus genoeg ruimte voor de fiets, waar mogelijke lage snelheden van autoverkeer, fietspaden langs drukke wegen en veilige oversteken. Continuering van dit klassieke fietsbeleid is zowel in scenario 1 als scenario 2 aan de orde.

Als het om fietsroutes tussen naburige kernen gaat, is er enig verschil tussen beide scenario's. In scenario 1 (*lage GOW*) wordt interlokaal autoverkeer niet meer naar de N201 getrokken. Dit zal zorgen voor drukke alternatieve interlokale routes buiten de N201. In scenario 2 (*hoge GOW*) wordt interlokaal verkeer juist meer naar de N201 getrokken door een verbeterde N201. Het zal de kansen op perfecte interlokale fietsroutes vergroten.

Belangrijke knelpunten

In de bijlage hebben we een overzicht van de geïnventariseerde lokale en interlokale knelpunten opgenomen. Twee belangrijke knelpunten bespreken we hieronder kort.

Herenweg, viaduct N201, Vinkeveen: De Herenweg loopt onder de N201 door. Er komen twee op- en afritten voor auto's op uit, naast de kruispunt met het N201-fietspad. De ruimte voor fietsers is erg beperkt. Door het donkere viaduct en het vele verschillende verkeersbewegingen op korte afstand, is de situatie onoverzichtelijk en onveilig voor fietsers uit alle richtingen.



Herenweg, viaduct N201. Bron: Google Streetview

Baambrugse Zuwe, Vinkeveen: Op deze weg wordt veel gefietst (Fietsmodel, Knooppuntennetwerk, Strava). Er is echter nauwelijks ruimte voor de fiets: het is een smalle weg met veel uitritten direct aan de weg. Het eerste stuk vanuit Vinkeveen is zone-30. Daarbuiten zijn er suggestiestroken. Fietsers ervaren te weinig bescherming.



Baambrugse Zuwe. Bron: Google Streetview

5.2.2 Thema 2: N201 geen barrière

De N201 splitst De Ronde Venen en Stichtse Vecht in een noordelijk en een zuidelijk deel. Noord-zuid bewegingen waarbij de N201 wordt gekruist zijn vooral in het oostelijk deel van het gebied van belang. Binnen de gemeente Stichtse Vecht liggen meerdere bestemmingen (scholen, sport, werk), en dus potentiële fietsbewegingen, aan beide kanten van de weg. In gemeente De Ronde Venen liggen voor de korte afstand (<7,5km) weinig bestemmingen ten noorden van de weg.

Wat betekenen de beide scenario's voor fietsers op de kruispunten met de N201? Het gaat om de volgende locaties:

	Locatie	Huidige hoofdvorm
1	Tienboerenweg-N196	VRI
2	Middenweg	voorrang
3	Tweede/Eerste Zijweg	voorrang
4	Waverveensepad	voorrang
5	Waverveensepad in bocht	VRI
6	Veenweg	VRI
7	N212	VRI
8	Herenweg	ongelijkvloers
9	A2-west	ongelijkvloers
10	Rijksstraatweg Loenersloot	ongelijkvloers
11	N402-afrit N201	VRI
12	Singel	VRI
13	Boslaan	ongelijkvloers

Het behouden en deels afwaarderen van de N201 in scenario 1 (*lage* GOW) verslechtert de oversteekbaarheid van de weg in ieder geval niet. De oversteekbaarheid zal alleen maar toenemen. Kruispunten kunnen goed uitgevoerd worden met VRI's (incl. conflictvrije regeling voor fietsers) of als rotonde – maar ook voorrangskruispunten kunnen, met snelheidsbeperkingen en middengeleiders, passend zijn. Turborotondes lijken minder passend bij een *lage* GOW.

Scenario 2 zal betekenen dat tal van kruispunten, waar de capaciteit vergroot wordt, ook onveiliger kunnen worden voor fietsers. Bij scenario 2 passen

voorrangskruispunten eigenlijk niet meer: te onveilig gezien intensiteiten en (soms) het aantal rijstroken. Daarnaast is een keuze voor turbotondes kwestieus. Als fietsers meer dan één rijstrook moeten oversteken, is dat nooit voldoende veilig.

5.2.3 Thema 3: Veilig fietsen langs de N201

Fietsen langs de N201 is iets dat wel wordt gedaan, over kortere delen van het traject of over het hele Utrechtse deel. We hebben in hoofdstuk 3 gezien dat de N201 geen échte hoofdroute vormt voor utilitair en rustig recreatief fietsverkeer. De sportieve recreatieve fietsers (wielrenners) vinden de N201 wel erg prettig om langs te rijden. Dit houdt waarschijnlijk verband met het karakter van de weg: lang, recht, met weinig obstakels en een vrijliggend fietspad.

Uitvoering van scenario 1 zal de fietsbaarheid langs de N201 vergroten. Er kan een vermindering in intensiteit ontstaan, een verlaging van snelheid en een vermindering van uitstoot. In dit scenario is het goed om knelpunten in de segmenten langs de N201 op te lossen. De geïnventariseerde knelpunten uit vooronderzoek en werkgroep zijn te vinden in de bijlage. Hieronder lichten we er een belangrijk knelpunt uit.

Afstand N201/fietspad: Op enkele wegvakken ligt het parallelle fietspad erg dicht bij de hoofdrijbaan van de N201. Dit wordt als onprettig ervaren. De CROW-*Ontwerpwijzer Fietsverkeer (en Handboek wegontwerp deel GOW)* adviseert voor een GOW een minimale obstakelvrije zone van 4,5 m, met een aanbeveling van 6 m. Zeker bij scenario 2 zou een verruiming van de afstand op veel plaatsen gewenst zijn.





Bron: Google Streetview

Binnen scenario 2 zal op diverse plaatsen sowieso het fietspad verplaatst moeten worden, om ruimte te maken voor extra rijstroken. De N201 ligt nu grotendeels op een verhoogd tracé (dijk) en er is momenteel al weinig ruimte voor het fietspad. Heroverweging van de west-oost fietsroute langs de N201 zal vaak nodig zijn. Als wordt besloten de route te behouden, dan zal het fietspad op de nodige wegvakken enkele tientallen meters verlegd moeten worden. Logisch zou zijn om dit overal **ten zuiden** van de weg te doen. Het ligt nu al grotendeels aan de zuidkant en doorgaande fietsers hoeven dan geen onnodig kruisende bewegingen meer te maken.

Het is ook een optie, en zelfs aan te raden, om **aan beide kanten** van de weg een fietspad in twee richtingen aan te leggen. Dit zal dan ook op enige afstand van de weg moeten gebeuren. Daarmee hoeven fietsers die een langer stuk langs de N201 fietsen de weg niet meer een of meerdere malen over te steken.

5.2.4 Thema 4: Goede routes naar regionale centra

Fietsen is een zaak van kortere afstanden, maar tegelijk is er niet een absolute afstandsgrens. Verplaatsingen naar centrumsteden op zo'n 15-20 km afstand van de N201-zone kunnen zeker ook per fiets worden gedaan. Een klein deel van de Nederlanders doet dat ook, op dergelijke afstanden.

E-bike en speedpedelec

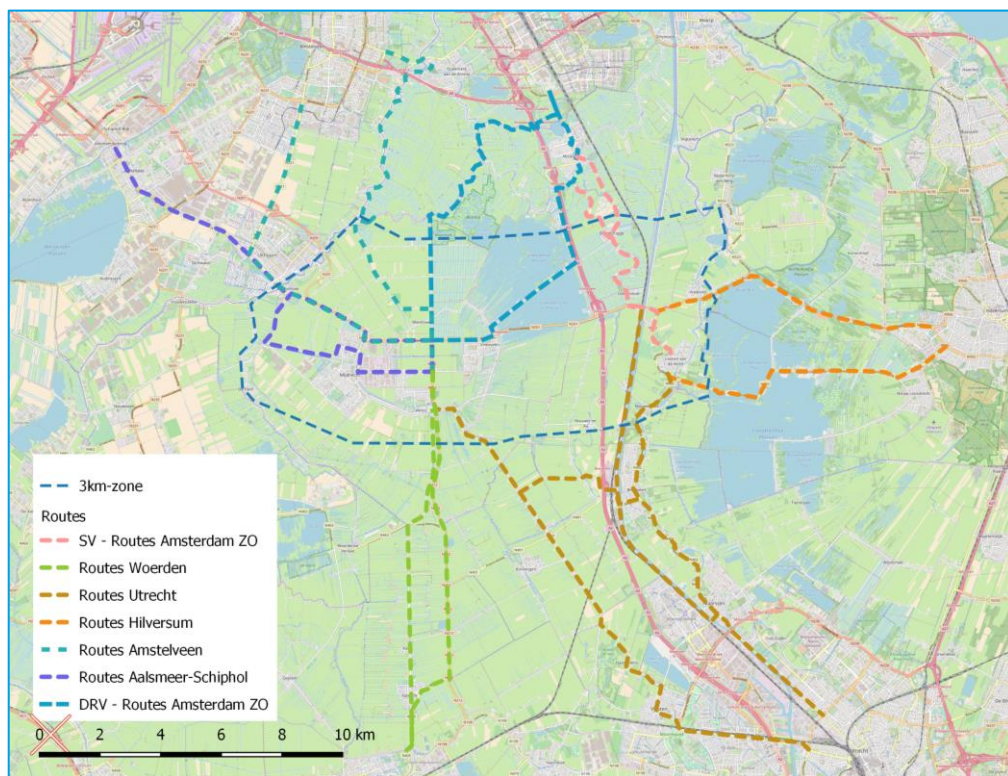
In hoofdstuk 3 is het belang van e-bikes en speed-pedelegs voor deze langere afstanden al benoemd. Daar is ook geconstateerd dat prognoses over de mate waarin elektrisch ondersteunde fietsen het afleggen van afstanden van 15-20 km gaan bevorderen, moeilijk te baseren zijn op de huidige situatie. De e-bike heeft eerder voor 'vaker fietsen' en 'op hogere leeftijd fietsen' gezorgd, dan voor 'langere afstanden fietsen'. De speed-pedelec is nog een te nieuw fenomeen: het omvat slechts 0,07% van de fietsen in Nederland.

Zullen er meer fietsers over afstanden van 15-20 km komen? 'Meer' sowieso. De vraag is alleen hoeveel meer. Tegelijk maakt dat voor het overheidsbeleid ook niet

zoveel uit: Als routes over langere afstanden prettig en veilig befietsbaar zijn, kunnen er per etmaal 100 fietsers gebruik van maken maar ook 5.000. De capaciteit is daarvoor dan ook toereikend. Daarom achten we het van belang te constateren dat er, met en zonder e-bike en met en zonder speed-pedelec, een zeker potentieel is op deze lange afstanden. Het vraagt om het bestaan van veilige, tamelijk directe routes. Dat staat dan los van het aantal gebruikers – en speelt eigenlijk in beide scenario's evenzeer.

We hebben de belangrijkste routes vanuit de N201-zone richting de grote (stedelijke) bestemmingen buiten de zone (Aalsmeer/Schiphol, Amstelveen/Amsterdam Zuid, Amsterdam Zuidoost, Hilversum, Utrecht, Woerden) op een rij gezet (zie kaart volgende pagina).

Deze hoofdroutes moeten, net als lokale en interlokale routes, prettig en veilig zijn om te fietsen. Om fietsgebruik te stimuleren, is het dus van belang om knelpunten op deze routes op te lossen. Enkele geïnventariseerde knelpunten op deze lange afstandsroutes zijn te vinden in de bijlage.



Figuur 10. Hoofdroutes richting centra buiten 3km-zone.

5.2.5 Thema 5: Perfect fiets+OV systeem

De combinatie fiets+OV kan concurrerend zijn op langere afstanden richting centrumsteden. Voor de N201-zones is een perspectief voorstelbaar van hoogfrequente gestrekte buslijnen over de N201, gevoed door fietsroutes uit de nabije kernen. Opwaarderen van de N201 (scenario 2) zorgt voor een betere doorstroming voor autoverkeer en maakt de **noodzaak** van een dergelijk (duur) OV-

systeem kleiner. Daarentegen is een sterk OV-systeem meer gewenst als de N201 wordt afgewaardeerd (scenario 1).

Aanleg Uithoornlijn

In 2020 wordt tramlijn 51 vanuit Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk doorgetrokken naar Uithoorn stadscentrum. Er komt ook een halte bij het busstation in Uithoorn. In 2019 wordt begonnen met de uitvoering en de aanleg is waarschijnlijk in 2022 klaar. De lijn zal snelle busverbindingen tussen Uithoorn en Amstelveen vervangen. Inwoners van Uithoorn en omliggende kernen kunnen met de Uithoornlijn (in de volksmond al 'Amstellijn' gedoopt) binnen 30 minuten van Uithoorn naar Amsterdam Zuid reizen. Deze verbinding heeft de potentie om de auto vervangen op het westelijk deel van de N201, als we kijken naar de combinatie fiets+OV.

Een attractief systeem van fiets+bus vanuit de N201-zone vraagt keuzes op vier punten:

- 1. Snelle, gestrekte en frequente lijnen naar grote centra:** Hoofdvoorwaarde is dat lijnen concurrerend worden voor de auto. Er moet dus keuzevrijheid zijn (hoge frequentie), en de bus moet direct – zonder omwegen – naar grote centra rijden. Bussen blijven de N201 volgen.
- 2. Elke kern een halte direct aan de N201:** Van kern tot N201-kruispunt, waar dan een halte moet zijn, is de afstand steeds passend bij het idee van voortransport per fiets en daarna een snelle bus. Het gaat grofweg om de volgende maximale afstanden tussen de kernen en haltes aan de N201:

Mijdrecht 3 km	Loenersloot 1 km
Waverveen 1,5 km	Loenen a/d Vecht 2,5 km
Wilnis 3 km	Vreeland 0,5 km
Vinkeveen 2 km	
- 3. Veilige fietsverbinding naar de halte:** Vanuit elke kern is de hoofdroute naar de halte veilig, snel en prettig te fietsen.
- 4. Haltes voldoende uitgerust:** Vooral voldoende en goed uitgeruste stallingsmogelijkheden zijn voor de fiets van belang.

6 Conclusies

De hoofdvraag van de Provincie Utrecht beantwoordend kunnen we zeggen: ja, er is zeker fietspotentieel langs en rond de N201.

- De kernen in het gebied zijn relatief klein, liggen binnen enkele kilometers van elkaar en ze hebben bijna allen voldoende faciliteiten zoals winkels, scholen, sport, etc.
- Een meerderheid van de middelbare scholieren in de N201-zone gaat in de eigen gemeente naar school, en ook in werkgelegenheid is een enorm fietspotentieel zichtbaar: tussen 7.000 en 10.000 mensen wonen en werken in de zone. Van de rest van de scholieren en werkenden gaat een groot deel naar de gemeenten er direct omheen, of komt uit de omliggende gemeenten naar scholen of werk binnen de zone.
- Onder de werkenden die in De Ronde Venen en Stichtse Vecht over korte afstanden naar hun werk binnen de N201-zone reizen, zal het aandeel van de fiets wellicht op 35-40% zitten. Dat is zo'n 10 procentpunt hoger dan het gemiddelde fietsaandeel.
- Op langere afstanden, dus naar grotere centra als Hilversum, Aalsmeer/Schiphol, Amsterdam en Utrecht is het fietsaandeel lager, maar is er (in de toekomst) ook zeker potentieel. Het toenemende gebruik van de e-bike en speed-pedelec speelt daarin mee.

Hoe nu om te gaan met dit fietspotentieel? Hoe kan de Provincie het fietsgebruik in de regio stimuleren?

Fietsbaarheid – en dus fietspotentie – heeft veel te maken met het veilig en prettig inrichten van wegen: Het veilig en prettig inrichten van belangrijke fietsroutes binnen en tussen kernen. Het oplossen van belangrijke knelpunten voor de fiets. Het toevoegen van huidige intensief befietste routes aan het Provinciaal hoofd fietsnetwerk.

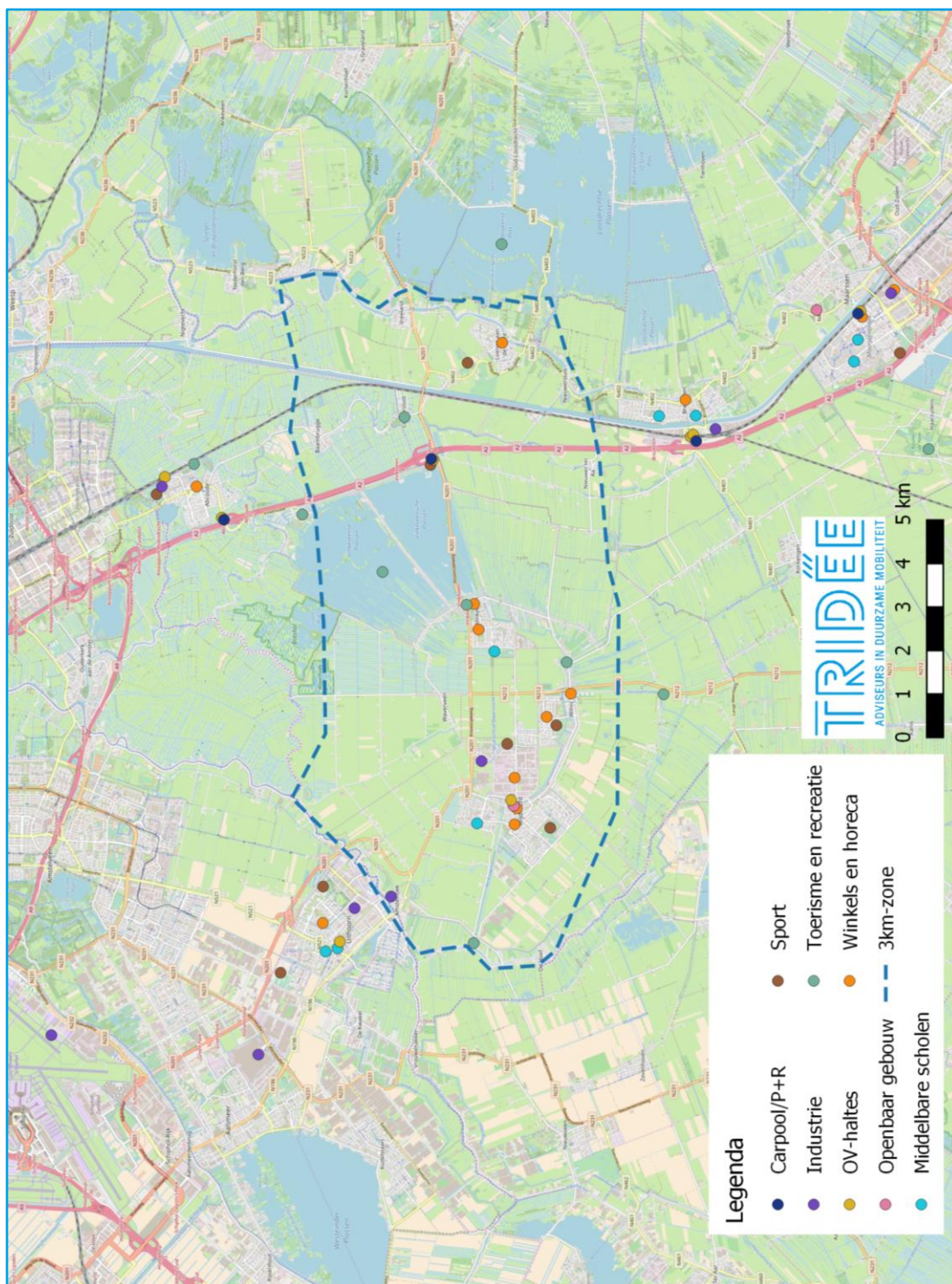
Wat de Provincie ook besluit in de toekomst te doen met de N201, het stimuleren van fietsgebruik in dit gebied is méér afhankelijk van het belang dat de Provincie hecht aan de verschillende fietsthema's:

1. Prettig fietsen tussen de kernen
2. N201 als barrière in kruisende fietsroutes
3. N201 als fietsroute
4. Langere afstand fietsroutes naar buiten de zone
5. Optimaal fiets+OV met gestrekte buslijnen over de N201

Deze thema's, bezien in het licht van beide geschetste scenario's voor de N201 (lage GOW vs. Hoge GOW), bepalen in grote mate de prioritering van maatregelen voor fietsstimulering: oftewel, een prioritering in locaties waar fietsroutes verbeterd en/of aangelegd worden, en waar knelpunten opgelost worden.

7 Bijlagen

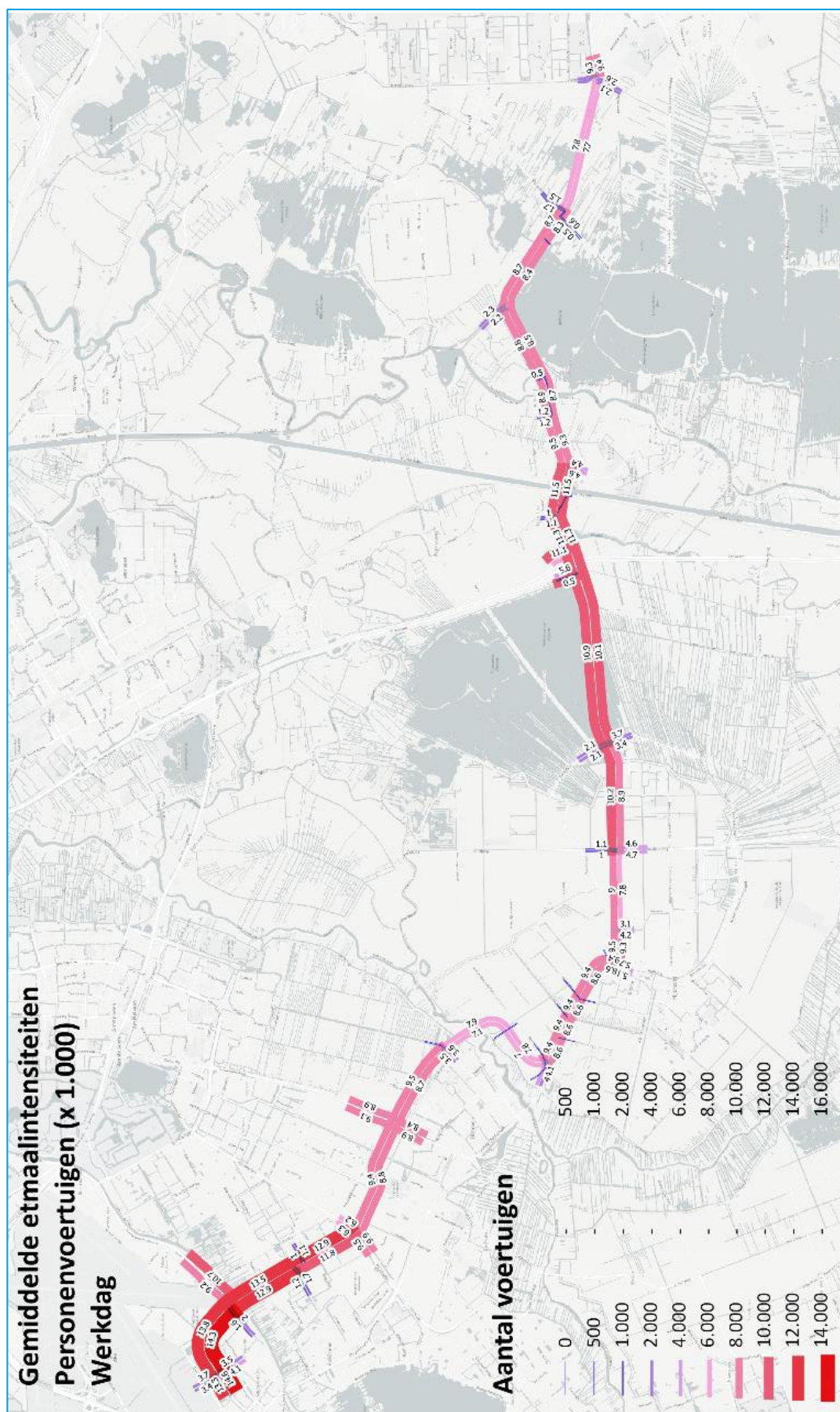
Bijlage 1: Figuren (vergroting)



Figuur 2. Fietsbestemmingen binnen en buiten de N201 zone.



Figuur 3. Lijnennetkaart Provincie Utrecht.

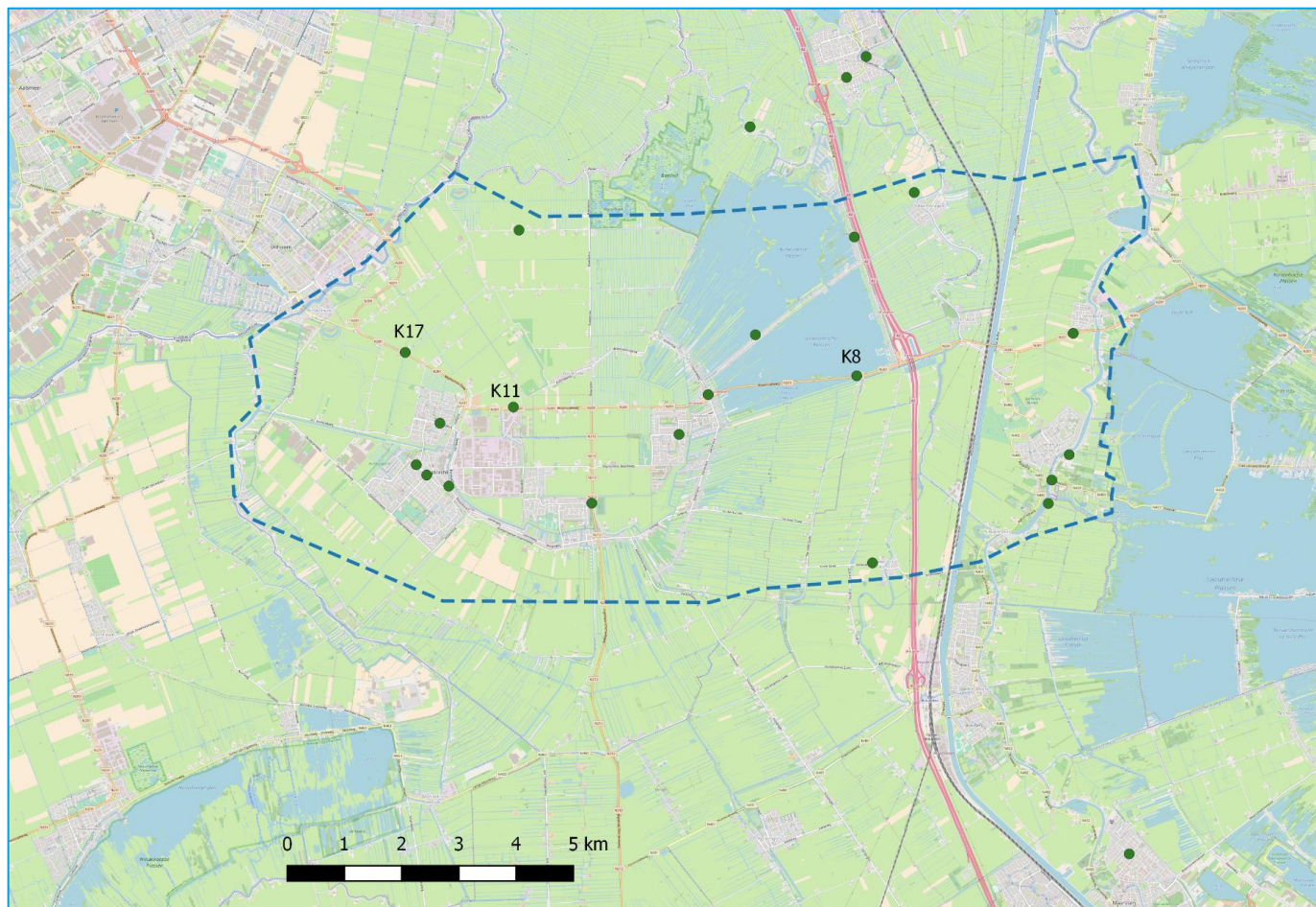


Figuur 9.

Bijlage 2: overzicht knelpunten

Kern	Knelpunt	Thema #	Beschrijving
Mijdrecht	Hoofdweg/Anselmusstraat	1, 5	Onduidelijkheid over voorrang.
Mijdrecht	Kruispunt Ambachtsherensingel/Pr. Margrietlaan	1, 5	Fietsers vrezen door automobilisten over het hoofd te worden gezien door inrichting kruispunt.
Mijdrecht	Rotonde Bozenhoven/Rondweg	1, 5	Nieuwe inrichting rotonde nodigt uit tot voorrang nemen en te snel rijden
Mijdrecht	Kruispunt Dukaton/Aquamarijn - Mijdrecht	1, 5	Niet duidelijk voor automobilisten dat fietsers voorrang hebben. Hekwerk belemmert zicht op rotonde.
Vinkeveen	(Viaduct) Herenweg	1, 2, 3, 4, 5	Weinig ruimte voor fietsers/voetgangers, onduidelijke inrichting. Ongevallen.
Vinkeveen	Baambrugse Zuwe	1, 4, 5	Smalle weg, weinig ruimte voor fietsers. Veel gebruikte fietsroute.
Vinkeveen	Kruispunt Reigerstraat	1, 5	Onduidelijke voorrangssituatie
Vinkeveen	Vinkenkade	1, 4, 5	Ruimte voor fietsers onvoldoende
Wilnis	Afslag N212/Veenzijde	1, 4, 5	Situatie voor overstekende fietsers is gevaarlijk - auto's slaan vaak abrupt af.
Abcoude	Hoogstraat	4	Zicht wordt vaak belemmerd in smalle en drukke straat, bijv. door vrachtwagens. Onveilige situaties ontstaan.
Abcoude	Ringweg	4	Inrichting levert gevaarlijke situaties op. Gemotoriseerd verkeer rijdt vaak te hard.
Abcoude/Baambrugge	De Horn	4	Smal, onoverzichtelijk, gevaarlijk door veel gemotoriseerd verkeer
Abcoude/Stokkelaarsbrug	Winkeldijk	4	Smal, onoverzichtelijk, gevaarlijk door gemotoriseerd verkeer
Waverveen	Botsholse dwarsweg	4	Weg verkeert in slechte staat
Nieuwer Ter Aa	Ter Aase Zuwe, Korte Zuwe	1, 4, 5	Hardrijdend verkeer, weinig ruimte voor de fiets
Vreeland	Kruispunt Singel	1, 2, 3, 5	Gevaarlijke oversteek, stoplichten voor overstekende fietsers staan kort afgesteld

Maarssen-Dorp	Dr Plesmanlaan	4	Gevaarlijke oversteekplaatsen en slechte verlichting
Loenen a/d Vecht	Kruispunt Bloklaan/Mijndensedijk	1, 4, 5	Onoverzichtelijke kruispunt, onveilig voor fietsers
Loenen a/d Vecht	Oud Over	1, 4, 5	Smalle, onoverzichtelijke weg, weinig ruimte voor fietsers
Loenen a/d Vecht	Mijndensedijk	1, 4, 5	Smalle, onoverzichtelijke weg, weinig ruimte voor fietsers
N201	K8	3	Smalle brug, fietspad zeer dicht op rijweg
N201	K11	3	Parallelweg: geen randmarkering
N201	K17	3	Wegversmalling, fietspad dicht op rijbaan: gevaarlijk en onprettig



Kaart met knelpunten, behorende bij de tabel. Knelpunten K8, K11 en K17 zijn uitgewerkt in het rapport.