

REACTIENOTA

BIJLAGE BIJ 1.11 MEMORANDUM PARTICIPATIE, PROGRAMMA TOEKOMST N201 (FASE 1)

Bijgewerkt op 23 januari 2019

Leeswijzer

In deze bijlage zijn (bijna) alle ingekomen reacties op het programma Toekomst N201 verwerkt tot en met 15 november 2018. Deze zijn op onderwerp gerangschikt, samengevat en voorzien van een kort antwoord.

De reacties kunnen betrokken worden bij de besluitvorming voor Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.

Het geeft een goed beeld wat er leeft bij omwonenden, belanghebbenden, gebruikers etc.

De antwoorden zijn mede gebaseerd op de diverse onderzoeken die in het kader van het programma Toekomst N201 reeds verricht zijn.

Veel zaken kunnen pas verder uitgewerkt worden als er een besluit is genomen over de denkrichting voor de N201, het zgn. richtinggevend besluit.

Reacties:

De volgende ingekomen reacties zijn in de onderstaande lijst verwerkt:

- Verslag 4 sessies Wikken en Wegen augustus 2017
- Brief InVinkeveen, 15 september 2017
- Brief TLN (mede namens evofenedex, ACN, VNO/NCW), 30 april 2018
- Digitale enquête vraag 4 (melden knelpunten), september 2018
- Digitale enquête vraag 5 (suggesties oplossingen), september 2018
- Brief Vechtplassencommissie en De Groene Venen, oktober 2018
- Brief InVinkeveen, 18 oktober 2018
- Verslag Inloop Inwonerscollectief De Ronde Venen, 25 oktober 2018 (excl. individuele enquêtes)
- Brief Dorpsraad Loenen, 9 november 2018
- Brief Dorpsraad Vreeland, 14 november 2018
- Brief InVinkeveen met bijlage, 14 november 2018
- Reactie (mailbericht) SADC-Royal Flora Holland 15 november 2018
- Q&A van de provincie Utrecht (zie website)
- Inbox Toekomst N201 (diverse mailberichten)

Overzicht onderwerpen

1. Verkeer
2. Verkeersonderzoek
3. Openbaar vervoer
4. Fiets
5. Smart mobility
6. Verkeer overig
7. Leefbaarheid
8. Natuur en landschap
9. Lokaal
10. Participatie en communicatie
11. Besluitvorming
12. Overig

	Nr	Afzender/Onderwerp	Vraag/opmerking	Reactie provincie Utrecht
	1	Verkeer		
	1.1.	Vrachtverkeer		
		Enquete	Plaats (nog) meer matrixborden voor vrachtverkeer die aangeven dat er groen licht is als je een verkeerslicht nadert.	Dit wordt meegenomen in de maatregelen "smart mobility" met de nieuwe verkeerslichten en de pilot om vrachtwagens zoveel mogelijk zonder stoppen langs de verkeerslichten te leiden.
		Wikken en Wegen 2017	Kan het beperken van vrachtvervoer via de luchthaven Schiphol het vrachtverkeer op de weg beperken?	Nee, als de overheid bepaalt dat minder vracht via Schiphol mag vliegen krijg je juist meer vrachtverkeer op de weg ('trucking' van luchtvracht). De vracht zal op een of andere manier naar andere luchthavens gebracht moeten worden, dus is er meer vrachtvervoer op de weg. De routes zullen dan wel wijzigen.
		Brief TLN cs april 2018	Veel files en tijdsverlies op tracé's Loenerslootsebrug-A2 en ter hoogte van Mijdrecht.	Deze knelpunten worden aangepakt in de denkrichtingen nummers 1, 2 en 3.
		Reactie SADC Flora Holland nov 2018	Laat goederenvervoer expliciet onderdeel uitmaken in de nader uit te werken scenario's.	In alle scenario's en verkeersmodellen wordt het bestaande vrachtverkeer meegenomen.

		Reactie SADC Flora Holland nov 2018	De onderdelen die voor het vrachtverkeer het meeste effect sorteren, zoals een nieuw aquaduct bij Amstelhoek, omlegging bocht Mijdrecht en een oplossing voor de problematiek bij de Loenense brug, in de alternatieven/varianten voor uitwerking meenemen	In alle scenario's en verkeersmodellen wordt het bestaande vrachtverkeer meegenomen. Afhankelijk van de gekozen denkrichting zal worden onderzocht welke maatregelen effectief zijn.
	1.2.	Sluipverkeer		
		Enquete vraag 4	Verkeer van de N201 verplaatst zich door de drukte. Er komt steeds meer sluipverkeer in Waverveen, Ankeveen, Kortenhoef, Nederhorst, Loenen enz...	Bij de verdere uitwerking van de gekozen denkrichting zullen de effecten op het gehele (wegen)netwerk worden onderzocht. In het algemeen betekent het vergroten van de capaciteit op de N201 een vermindering van verkeer op het aansluitend wegennet. En dat geldt ook omgekeerd: minder capaciteit op de N201 betekent meer verkeer op het aansluitend wegennet.
		Enquete vraag 4 Inbox 28/8 en 4/9	<u>Hilversum</u> . Bij de Diependaalselweg met zijn rotondes en smalle wegen staat alles vast in de spits door zwaar vrachtverkeer van de bloemenveiling van de A27 naar de A2. Vrachtwagens van de bloemveiling Aalsmeer moeten de snelwegen gebruiken! De verbinding A4-A9 via de N201 moet ter hoogte van Uithoorn geknipt worden.	De provinciale wegen zijn openbaar en toegankelijk voor alle verkeer. Een verbod voor vrachtverkeer betekent een ernstige beperking van het gebruik. In denkrichting 4 is de mogelijkheid om doorgaand verkeer te beperken onderzocht.
		InVinkeveen 2017	De maatregelen om vrachtverkeer richting A4 te krijgen hebben niet gewerkt. De stuurbaarheid van verkeersstromen is beperkt. Een vierbaansweg N201 zal veel verkeer wegtrekken van de huidige rijkswegen (A4, A9 en A2).	Bij de beoordeling van de vier denkrichtingen is gebleken dat alleen denkrichting 1 (2x2 rijbanen, 100 km/u) verkeer wegtrekt van de huidige snelwegen.
		Inbox 12/9	Het aandeel van doorgaand verkeer op de N201 is erg hoog. Op basis van de grafieken uit het verkeersonderzoek (HB) wel 70 tot 80%!	De N201 is een weg met een (boven)regionale verzamel- en afvoerfunctie en deze is bedoeld om verkeer van (grotere) afstanden te verwerken. Dit betekent dat er op de N201 niet zo snel sprake is van sluipverkeer. Voor een uitgebreide toelichting met cijfers, zie "Memo toelichting op verschillen in uitgangspunten onderzoeken" (paragraaf 3.1. Sluipverkeer op de N201).
		Wikken en Wegen 2017	Er komt veel verkeer vanaf Hilversum dat via de N201 naar de A2 rijdt. Dat is het grootste probleem op de N201, niet het woon-	In het verkeersonderzoek dat in maart is gehouden, is in beeld gebracht waar (vracht)auto's de N201 oprijden en waar ze de N201 verlaten. Op die manier

			werkverkeer van/naar De Ronde Venen en Stichtse Vecht.	is inzicht verkregen van het doorgaande- en bestemmingsverkeer.
		Wikken en Wegen 2017 Enquête vraag 5	Het lijkt nu net alsof Schiphol de boosdoener is wat betreft vrachtverkeer, terwijl er veel vrachtverkeer naar Mijdrecht rijdt. Verbod voor vrachtverkeer vanuit A2 om naar de A1 te komen via Hilversum. Het veilingbedrijf moet hun vrachtwagenchauffeurs verplichten om niet over de N201 te rijden. Beperken verkeer zonder capaciteitsverhoging Er rijdt veel vrachtverkeer van bijvoorbeeld de bloemenveiling Aalsmeer en dat kan gewoon via A9 rijden... Dit is bij ons in de straat echt buitensporig. (Tienboerenweg Mijdrecht) En niet over de N196 door Uithoorn en de Amstelhoek. Richting Hilversum vanaf aansluiting is problematisch, maar ook thv Mijdrecht is doorstroming slecht Tijd voor een innovatief beleid, stop doorgaand verkeer tenzij elektrisch aangedreven	In het onderzoek verkeersstromen (herkomst en bestemming) van maart 2018 is in beeld gebracht waar (vracht)auto's de N201 op- en afrijden. Verwezen wordt naar de resultaten uit dat onderzoek, die voor zichzelf spreken. Het meeste vrachtverkeer dat op de N201 rijdt heeft een bestemming binnen de regio. Het percentage doorgaand vrachtverkeer vanuit Schiphol/bloemenveiling richting A2 is relatief beperkt. Het onderzoek bevestigt in grote lijnen dat veel vrachtverkeer van en naar Mijdrecht rijdt. Wel zal het vrachtvervoer naar alle waarschijnlijkheid nog verder groeien, waardoor ook aan- afvoer over de weg kan toenemen.
		Enquête vraag 4 en 5	Alternatieve routes erbij en bestaande alternatieven open houden. Zoals de N196, deze moet open blijven. De Irenebrug open houden voor verkeer. Amstelhoek/Uithoorn moeten onderling bereikbaar blijven De Irenebrug op de voormalige N201 wordt afgesloten. Dit betekent voor ons 38 km omrijden voor onze klanten. Waarom kan bestemmingsverkeer niet gewoon over de Irenebrug rijden?	In alle scenario's en modellen worden de bestaande routes meegenomen. Daarbij is aandacht voor gewenste en ongewenste effecten, zoals bijvoorbeeld sluipverkeer en verkeersveiligheid. Vragen over het wel/niet openstellen van de Irenebrug vallen buiten het programma Toekomst N201. De huidige verkeersregeling wordt hierin als uitgangspunt genomen. Besluiten over het gebruik van de Irenebrug worden door de betreffende gemeenten genomen.
		Enquête vraag 5	Doorstroming: doorgaand verkeer scheiden van langzaam- en/of plaatselijk verkeer.	Waar dat fysiek mogelijk is zal langzaam verkeer en fietsers op parallelwegen en fietspaden worden geleid. Het scheiden van plaatselijk en doorgaand verkeer op de N201 is op veel tracé's niet goed mogelijk.
	1.3.	Verkeerslichten		
		Enquete	Voorkeur voor verkeerslichten in plaats van rotondes.	De vormgeving van de aansluitingen van de N201 zal in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden, dit aan de hand van de gekozen denkrichting.

		Enquete	Knelpunt verkeerslichten aansluiting N402 op N201. Verkeer vanuit Loenen krijgt onvoldoende tijd om de N201 op te rijden.	De huidige verkeerslichten worden voor eind 2018 allemaal vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd.
		Enquete	Verkeerslichten zijn de oorzaak van files.	De huidige verkeerslichten worden voor eind 2018 allemaal vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd. Verkeerslichten zijn doorgaans niet de oorzaak van files.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Stel de verkeerslichten beter af (31x), stoplichtvrij (3x)	De huidige verkeerslichten worden voor eind 2018 allemaal vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd. Bij gelijkvloerse kruispunten zijn verkeerslichten nodig om het verkeer snel en veilig af te wikkelen, stoplichtvrij is bij de meeste aansluitingen niet mogelijk
		Enquête vraag 5	Leg meer rotondes aan (20x)	De vormgeving van de aansluitingen van de N201 zal in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden, dit aan de hand van de gekozen denkrichting.
		Enquête vraag 5	Haal verkeerslichten weg (13x)	Verkeerslichten zijn op de meeste aansluitingen nodig om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen.
		Enquête vraag 5	Creëer een groene golf (3x)	De huidige verkeerslichten worden voor eind 2018 allemaal vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd. Een groene golf kan hier onderdeel van zijn.
		Enquête vraag 5	Bij opstelstroken blokkeert het afslaand verkeer geregeld het doorgaande verkeer	De vormgeving van de aansluitingen van de N201 op andere wegen zal verder worden uitgewerkt in het vervolgtraject. Een betere doorstroming voorkomt mogelijke blokkades.
	1.4.	Bruggen en kunstwerken		
		Enquête vraag 5	De bruggen staan geregeld in de spits open (25x)	In denkrichting 1 en 2 is uitgegaan van het verhogen van de bestaande bruggen zodat brugopeningen niet meer nodig zijn.
		Enquête vraag 5	Leg hogere bruggen aan die de doorvaart verbeteren (8x)	In denkrichting 1 en 2 is uitgegaan van het verhogen van de bestaande bruggen zodat brugopeningen niet meer nodig zijn.

		Enquête vraag 5	Verbreed de huidige bruggen (4x)	In denkrichting 1 en 2 is uitgegaan van verbreding van de bruggen. In denkrichting 3 geldt dit in principe alleen voor de Loenerslootsebrug. In het vervolgtraject wordt de vormgeving van de bruggen verder uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Leg ongelijkvloerse kruisingen aan (18x)	In denkrichting 1 is uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen. Dit past bij de eisen voor doorstroming en veiligheid van een weg met 2 x 2 rijbanen en 100 km/u
		Enquête vraag 5	Zoek verbreding door boven de huidige weg een nieuwe weg op palen te plaatsen (6x)	Een interessante oplossing. Deze is echter zeer kostbaar en heeft bezwaren uit oogpunt van geluid en landschap. Dit idee is niet meegenomen in de verdere uitwerking.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Ga zoveel mogelijk ondertunnelen (17x) (13x) Leg de weg verdiept aan (2x)	In denkrichting 1 en 2 is een ondertunneling bij Vinkeveen en een aquaduct bij Vreeland als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7)
		Enquête vraag 5	Leg meer fietstunnels aan	In denkrichting 3 en 4 is een fietspad over het voormalig spoortracé als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7). In het vervolgtraject wordt het per fiets oversteken van de N201 verder uitgewerkt waarbij ook fietstunnels in beeld kunnen komen.
	1.5.	Veiligheid		
	1.5.1.	Snelheid		
		Enquête vraag 5	Tracé tussen A2 en Hilversum maximum snelheid 60 km/u	In denkrichting 4 is een maximum snelheid van 60 km/u onderzocht.
		Enquete vraag 4	Ter hoogte van Vreeland is de snelheid voor een beperkt stuk teruggebracht tot 60 km/u. Dit zorgt voor opstopping vanaf	De reden van het invoeren van 60 km/u op dit tracé is vanwege de geluidsoverlast in Vreeland. In het vervolgtraject worden de maximale snelheden op de

			Vreeland naar de A2. Het is onveilig om abrupt terug te gaan in snelheid. Bovendien is de situatie verwarrend.	diverse wegtracé's verder uitgewerkt, waarbij de weg ook buiten de knelpunten zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen. Het beleid is om op een provinciale weg als de N201 een maximum snelheid van 80 km/u te hanteren.
		Enquête vraag 5	De maximum snelheid moet omlaag (14x)	In het vervolgtraject worden de maximale snelheden op de diverse wegtracé's verder uitgewerkt, waarbij de weg ook buiten de knelpunten zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen. Het beleid is om op een provinciale weg als de N201 een maximum snelheid van 80 km/u te hanteren.
		Enquête vraag 5	De maximum snelheid moet omhoog (17x)	In het vervolgtraject worden de maximale snelheden op de diverse wegtracé's verder uitgewerkt, waarbij de weg ook buiten de knelpunten zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen. Het beleid is om op een provinciale weg als de N201 een maximum snelheid van 80 km/u te hanteren.
		Enquete	De snelheid op de huidige weg kan op bepaalde gedeelten makkelijk op 100 km/u worden gezet.	Alleen in denkrichting 1 is een maximum snelheid van 100 km/u met het daarbij behorende wegontwerp (2x2 rijbanen met parallelbanen en fietspaden) opgenomen.
		Enquête vraag 5	Zorg voor een constante snelheid voor het hele wegtracé	Een begrijpelijke wens. Op het grootste deel geldt de reguliere snelheid van 80 km/u. Op enkele delen geldt 60 km/u. De reden hiervan is de geluidsoverlast in Vreeland. In het vervolgtraject worden de maximale snelheden op de diverse wegtracé's verder uitgewerkt, waarbij de weg ook buiten de knelpunten zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen. Het beleid hierbij is om op een provinciale weg als de N201 een maximum snelheid van 80 km/u te hanteren.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Meer controle en handhaving (10x) (2x)	In het vervolgtraject zal de politie worden betrokken bij het verder uitwerken van de plannen, met

				bijzondere aandacht voor verkeerslichten (door rood rijden) en snelheid (te hard rijden).
		Enquête vraag 5	Minder flitspalen (2x)	De flitspalen zijn geplaatst om de geldende verkeersregels te handhaven. Plaatsen en verwijderen doet het Openbaar Ministerie.
		Enquete vraag 4	Er wordt te hard gereden.	In het vervolgtraject zal de politie worden betrokken bij het verder uitwerken van de plannen, met bijzondere aandacht voor verkeerslichten (door rood rijden) en snelheid (te hard rijden).
	1.5.2	Langzaam verkeer		
		Enquete vraag 4 en 5 Brief TLN cs april 2018	Traktoren en ander langzaam verkeer zoals brommobiel en andere 45 km/u wagens veroorzaken problemen. Er ontstaat file en het is gevaarlijk (plotseling remmen). Dit gebeurt ook tijdens de spits. Waarom geen ventweg in combinatie met een fietspad? Weren van langzaam verkeer op de N201 (6x), leg een ventweg aan. Door afkoppelen langzaam- en fietsverkeer op parallelle banen wordt de veiligheid verbeterd	In denkrichting 1 en 2 is een parallelweg en fietspad opgenomen. Voor de huidige weg geldt als uitgangspunt dat waar dat fysiek mogelijk is langzaam verkeer en fietsers op parallelwegen en fietspaden wordt geleid.
	1.5.3.	Veiligheid		
		Enquete vraag 4 en 5	Structureel wordt er door rood gereden door verkeer uit Loenen op het kruispunt met de N201 ter hoogte van Vreeland. Geregeld doorrijden door rood licht	In het vervolgtraject zal de politie worden betrokken bij het verder uitwerken van de plannen, met bijzondere aandacht voor verkeerslichten (door rood rijden) en snelheid (te hard rijden).
		Enquete vraag 4	De aansluiting op de A2 is gevaarlijk. In de middagspits staan er geregeld auto's stil op de vluchtstrook van de A2 (rijrichting vanaf Amsterdam naar Utrecht) (5x)	Dit probleem zal door Rijkswaterstaat worden aangepakt. Naar verwachting wordt in de 1 ^e helft van 2019 de capaciteit van de afrit vanaf Amsterdam vergroot.
		Enquete vraag 4	De aansluiting bij het viaduct Vinkeveen is gevaarlijk. De voorrangssituatie lijkt niet altijd duidelijk en invoegend verkeer neemt geregeld voorrang. Ook de op- en afritten zijn te kort. Bovendien zijn er bij invoegen grote snelheidsverschillen waardoor geregeld auto's stilstaan op de invoegstrook. Er wordt al zeven jaar beloofd dat er iets gaat gebeuren, maar er gebeurt niets.	De aanpak van het viaduct is langere tijd onzeker geweest door de plannen rond het centrumplan, waarbij een geheel andere ontsluiting zou ontstaan. Deze plannen zijn afgewezen. De provincie zal de komende maanden beginnen met het onderzoek naar de reconstructie van deze aansluiting, waarbij wordt afgestemd op de besluiten binnen het programma Toekomst N201 voor het gehele tracé tussen Amstelhoek en Vreeland.

		Enquete vraag 4	De herkenbaarheid van de 60 km/u zones is in het donker onvoldoende. De bordjes en refectoren zijn slecht zichtbaar.	De wegbeheerder heeft de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de zones beoordeeld. Er zijn borden bijgeplaatst en de weg voldoet aan alle eisen.
		Enquete vraag 4	Er steken geregeld dieren over, met name in het voorjaar. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.	In het vervolgtraject zal verder uitgewerkt worden welke bovenwettelijke maatregelen voor natuur mogelijk zijn (o.a. natuurinclusief ontwerpen naast verplichte mitigatie en compensatie) om recht te doen aan de ambitie van het programma 'Toekomst N201'
		Enquete vraag 4	Er is op bepaalde stukken onvoldoende verlichting.	De wegbeheerder zal de verlichting nogmaals beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden.
		Enquête vraag 5	Geregeld kettingbotsingen (3x) Voorkom incidenten, functieverlies en materiaalverlies (deze volgorde is belangrijk!)	Er wordt gewerkt aan het realiseren van een waarschuwingssysteem dat er (verderop) file staat (filedetectiesysteem). Dit kan incidenten voorkomen. Ook zal de weg zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen.
		Enquête vraag 5	Invoegen na passeren verkeerslicht verloopt slecht (ritsen, 7x)	In het vervolgtraject zal worden gekeken naar alle aspecten voor een duurzaam veilige weg.
		Enquete vraag 4	Problemen met het samenvoegen bij overgang van 2 naar 1 rijstrook.	Een begrijpelijke opmerking. Het gaat hierbij om weggedrag dat slechts beperkt kan worden aangepakt. Er zal in het vervolgtraject wel worden gekeken naar dergelijke situaties of deze voldoen aan de eisen van een duurzaam veilige weg.
		Enquete vraag 4	Problemen met het oprijden van de N201 vanaf bestaande uitwegen.	Een begrijpelijke opmerking, zeker nu de weg steeds drukker wordt. Hier zal bij de verdere uitwerking van de plannen naar gekeken worden.
	2	Verkeersonderzoek		
	2.1	Verkeersmodel		
		Q&A	Zijn in de berekeningen ook de actuele verkeerstellingen van het tracé Diependaalseweg Hilversum (N201-A27) verwerkt?	Ja. Deze telcijfers zijn uit 2016 en zijn verwerkt in het verkeersmodel dat is opgesteld door RHDHV. In het vervolgtraject wordt er gebruik gemaakt van de laatste cijfers en dat zullen dan die van 2017 zijn is de verwachting.
		Wikken en Wegen 2017	Hoe betrouwbaar zijn de verkeersprognoses die worden gebruikt?	De WLO-scenario's van de planbureaus zijn de meest uitgewerkte toekomstscenario's en worden verplicht

				toegepast bij studies van ruimtelijke en infrastructurele projecten van het Rijk. Er wordt standaard gewerkt met een laag (lage groei van het verkeer) en hoog scenario (hoge groei van het verkeer). In het verleden zijn door de Tijdelijke Commissie voor Infrastructuur wel eens studies gedaan naar de betrouwbaarheid van (model)schattingen. Voor autoverkeer bleken de prognoses meestal redelijk te kloppen. Maar dat neemt niet weg dat de toekomst per definitie onzeker is.
		Wikken en Wegen 2017	Rijkswaterstaat heeft twee modellen gebruikt bij de A2 en deze voorspellingen kloppen achteraf gezien helemaal niet.	Wij gebruiken deels modellen van Rijkswaterstaat, deels van Utrecht, Amsterdam en Hilversum doen ook mee. Door samen te werken worden de modellen betrouwbaarder, maar het blijven natuurlijk prognoses. De techniek is ook verbeterd sinds ze gebruikt zijn voor de A2.
		Wikken en Wegen 2017	Waarom nemen jullie de MIRT plannen (MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam) van het Rijk voor het oostelijk deel van de N201 niet mee?	Het MIRT loopt parallel aan het programma Toekomst N201. De studie en ontwikkelingen binnen MIRT worden volledig meegenomen. Er is dus zeker sprake van een wisselwerking. Daarnaast is het zo dat de N201 slechts in één enkele oplossingsmaatregel van de talrijke oplossingsmaatregelen wordt benoemd. De kans dat de N201 door het Rijk wordt opgepakt is daarom op dit moment klein waardoor de provincie blijft inzetten op haar eigen studie. Het MIRT beslaat ook een veel groter onderzoeksgebied.
		Wikken en Wegen 2017	Wat zit er in het dynamische verkeersmodel? Wordt de derde ring Amsterdam meegenomen?	In het dynamische verkeersmodel kunnen allerlei varianten worden meegenomen. Dat kan een derde ring zijn, maar ook het andere uiterste: de N201 helemaal afsluiten. Het model helpt om inzicht te krijgen wat de gevolgen zijn van de verschillende varianten.
		Enquete DRV	Er worden oude cijfers gebruikt die mogelijk achterhaald zijn, klopt dit nog wel met de praktijk van vandaag?	De cijfers die in de studie Toekomst N201 worden gebruikt zijn uit 2016. In de diverse verkeersmodellen wordt uitgegaan van een verkeersgroei. Op basis

				hiervan is vastgesteld hoe de situatie op de N201 in 2030 is. Er is momenteel geen aanleiding de prognoses bij te stellen. Mocht er in de loop van het programma sprake zijn van aanpassingen en/of een trendbreuk dan zal dit zeker worden meegenomen.
		InVinkeveen 2017	Een nieuwe weg trekt ook verkeer aan en loopt meestal snel weer vol. Niet alleen omdat de reistijd korter wordt maar ook omdat veel (sluip)verkeer de polderwegen en N-wegen verlaat. Dat levert dan wel veiligheidswinst op.	Bij de beoordeling van de vier denkrichtingen is gebleken dat alleen denkrichting 1 (2x2 rijbanen, 100 km/u) verkeer wegtrekt van de huidige snelwegen.
		Wikken en Wegen 2017	Er wordt een flinke stijging aan verkeer verwacht, wordt dan aangenomen dat de weg uitgebreid wordt om dit verkeer aan te kunnen? Een wegverbreding op zichzelf kan ook voor meer verkeer zorgen.	De stijging betreft de verwachte extra autonome vraag naar vervoer. Er is niet op voorhand vanuit gegaan dat de weg al deze nieuwe vraag ook echt aankan. Uit het verkeersmodel dat is opgesteld valt op te maken dat het vergroten van de wegcapaciteit een aantrekkende werking heeft, dus voor meer verkeer zorgt.
		Wikken en Wegen 2017	Als we de doorstroming van de N201 bevorderen trekken we automatisch ook meer verkeer aan. De vraag is dus of dit helpt.	Dit is een aandachtspunt en de effecten kunnen zichtbaar worden gemaakt door gebruik te maken van het verkeersonderzoek en het verkeersmodel.
		Wikken en Wegen 2017	Dat het traject in de top tien vertragingen staat betekent weinig als er maar weinig mensen zijn die van dit traject gebruik maken. De resultaten zouden gewogen moeten worden met de hoeveelheid verkeer dat het traject rijdt.	Het gaat hier om voertuigverliesuren. Deze worden berekend op basis van voertuigkilometers en ook de aantallen auto's. Dit zit in de weging van de top tien trajecten. Dit is meegenomen in de kaarten met daarop de totale voertuigverliesuren. Deze informatie is dus beschikbaar. Eventueel kan hier op basis van floating car data nog in meer detail naar worden gekeken. We gaan na of een nadere analyse hiervan zinvol is voor de verdere uitwerking van de probleemanalyse.
		InVinkeveen okt 2018	Alternatieve vormen van vervoer, water, fiets, ondergronds, rail en ruimtelijke ordening maatregelen zijn volop in ontwikkeling. Behalve in de provinciale benadering van de toekomst van de N201.	In denkrichting 3 en 4 zijn maatregelen zoals HOV, busbanen en P&R, realisatie station Loenersloot, een waterbus en een fietroute Mijdrecht-Vinkeveen over het voormalige spoortracé als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en

				voorkeursvariant, hoofdstuk 7). Daarbij wordt opgemerkt dat de optie van een waterbus als niet kansrijk wordt beoordeeld.
		InVinkeveen okt 2018	Opmerkelijk is dat in de provinciale plannen niet wordt ingegaan op de capaciteit van de aansluitingen op de A-wegen of de ontsluiting van de kernen. Het wekt de indruk dat de afstemming met andere overheden (rijk en gemeente) minder belangrijk wordt gevonden.	De aansluiting van de N201 op de A-wegen, N-wegen en kernen zal in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt aan de hand van de gekozen denkrichting. Alle betrokken overheden (rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en gemeenten) zijn en blijven nauw betrokken bij de plannen en de verdere uitwerking.
		InVinkeveen 14 november 2018	In de verkeersonderzoeken is het traject van de N201 van de A4 tot de A27 als één geheel gezien. Op de analyse van het gehele traject zijn conclusies mbt doorgaand en regionaal verkeer gefundeerd. Die benadering is niet correct. In dat onderzoek wordt vastgesteld dat het doorgaande verkeer (dus het gehele traject) rond de 1% bedraagt. Uit dezelfde metingen blijkt dat er op het traject aquaduct bij Amstelhoek en de A2 het doorgaande verkeer (naar onze interpretatie van de metingen) minimaal 80 % bedraagt. De conclusie van de PU dat de weg vooral een regionale functie heeft is derhalve onjuist. De conclusie had moeten zijn dat de trajecten A4 tot A2 en A2 tot A27 volledig verschillend zijn en separaat van elkaar onderzocht hadden moeten worden. Zeker het traject in De Ronde Venen wordt vooral als doorgaande (snel)weg gebruikt.	Voor de N201 geldt dat het een weg is met een (boven)regionale verzamel- en afvoerfunctie en deze is bedoeld om verkeer van (grotere) afstanden te verwerken en aansluiting te bieden op de omliggende A-wegen. Uit onderzoek blijkt dat slechts 1% van het verkeer geen bestemming of herkomst heeft binnen de regionale aansluitingen van de N201. Dit laat overigens onverlet dat de N201 door bepaalde weggebruikers als één van de vele alternatieven wordt gebruikt voor bestaande (stroom)wegen. Voor een uitgebreide toelichting met cijfers, zie "Memo toelichting op verschillen in uitgangspunten onderzoeken" (paragraaf 3.1. Sluipverkeer op de N201).
	3	Openbaar vervoer		
		InVinkeveen 2017 Enquete vraag 5 Enquete DRV	Zorg voor goed openbaar vervoer met korte verbindingen door, naar en uit het dorp. Denk zorgvuldig na over een busbaan met korte verbindingen door, naar en uit het dorp/de dorpen	In denkrichting 3 en 4 zijn maatregelen zoals HOV, busbanen en P&R, realisatie station Loenersloot, een waterbus en een fietroute Mijdrecht-Vinkeveen over het voormalige spoortracé als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7).
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Aanleg van een extra busbaan (8x) (9x)	In denkrichting 2 is de realisatie van een zgn. doelgroepenstrook (voor bus- en vrachtvervoer) als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. In de

				denkrichtingen 3 en 4 zijn HOV-maatregelen met busbanen opgenomen. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7).
		InVinkeveen 2017	Er wordt teveel gekeken naar de huidige verkeersknelpunten. Verkeerssoorten zijn echter deels uitwisselbaar, kijk daarom ook naar openbaar vervoer, fietsroutes en waterverkeer. Capaciteitsvergroting is niet "de" oplossing. Verkeerssoorten zijn ook deels uitwisselbaar. Niet investeren in alternatieven leidt tot extra autoverkeer. Waarom is het beter in asfalt te investeren dan in fiets, bus, tram of trein? Een reductie van het autoverkeer van 10% betekent soms dat er geen file meer is	In denkrichting 2 is de realisatie van een zgn. doelgroepenstrook (voor bus- en vrachtvervoer) als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. In de denkrichtingen 3 en 4 zijn HOV-maatregelen met busbanen opgenomen. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7).
		Enquête vraag 5	Leg een lightrail verbinding aan (9x) De reistijden met het openbaar vervoer (bus) zijn erg lang. Misschien weer een treinverbinding aanleggen?	In de denkrichtingen 3 en 4 zijn HOV-maatregelen met busbanen opgenomen. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7).
		Brief TLN cs april 2018	Openbaar vervoer en fietsverbindingen hebben onvoldoende oplossend vermogen	In de denkrichtingen 2, 3 en 4 zijn maatregelen voor ov en fiets opgenomen. Er lijkt wel degelijk potentie om het percentage reizigers voor het ov te vergroten (14-24%, zie onderzoek ov potentie N201, inno-v, augustus 2018) . In het vervolgtraject zullen de effecten van dergelijke maatregelen verder worden onderzocht.
		InVinkeveen 14 november 2018	Toekomstvisie openbaar vervoer (blad 18) laat zien dat gericht investeren in OV tussen de 14 en 24% meer reizigers oplevert. En ook dat investeren in doorstroming van autoverkeer het OV juist marginaliseert. Helaas blijven conclusies achterwege. Als wij het ministerie van I&W goed begrijpen zouden er bij 5 % minder auto's al geen files meer zijn. Waarom de OV route niet als buitengewoon kansrijk en als een volwaardig alternatief wordt gezien ontgaat ons.	In de onderzoeken is aangegeven dat OV wel degelijk kansrijk is. Daarom zijn ov-maatregelen ook opgenomen als optie (zgn. bouwsteen) bij denkrichtingen 3 en 4. Afhankelijk van de gekozen denkrichting zullen in het vervolgtraject de effecten van deze maatregelen verder worden onderzocht.

		Enquete	Het openbaar vervoer is de afgelopen 10 jaar kapotgemaakt in Mijdrecht door de Provincie Utrecht.	Het openbaar vervoer wordt via concessies uitbesteed. In de afgelopen jaren hebben verschillende dienstregelingwijzigingen plaatsgevonden in Mijdrecht en omgeving. Deze wijzigingen leveren in veel gevallen beter OV op, maar in individuele gevallen kunnen deze (helaas) ook minder positief uitpakken.
	4	Fiets		
		Enquête vraag 5	Verbeter de fietsveiligheid (5x) Bij het fietspad langs de N201 bij Mijdrecht moet meerdere malen worden overgestoken. Leg het fietspad aan één zijde (2X)	In de denkrichtingen 2, 3 en 4 zijn maatregelen voor het verbeteren van het fietsgebruik opgenomen. In het vervolgtraject zal er aandacht zijn voor de fietsveiligheid bij het uitwerken van de fietsverbindingen op en nabij de N201, waaronder ook het fietspad ter hoogte van Mijdrecht.
		Enquete DRV	Betere, leukere fietsroute (7x)	In de denkrichtingen 2, 3 en 4 zijn maatregelen voor het verbeteren van het fietsgebruik. In het vervolgtraject zal er aandacht zijn voor de fietsroutes op en nabij de N201.
		InVinkeveen 2017	De huidige fietsroute langs de N201 is onaantrekkelijk, o.a. door het verdwijnen van de halfhoge haag. Regen, stuifwater van (vracht) auto's en wind hebben nu vrij spel.	In de denkrichtingen 2, 3 en 4 zijn maatregelen voor het verbeteren van het fietsgebruik. In het vervolgtraject zal er aandacht zijn voor de fietsroutes op en nabij de N201.
		Enquete	Het wegdek van het fietspad is slecht.	De wegbeheerder zal het wegdek van het fietspad beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden.
	5	Smart Mobility		
		Enquete	<u>Alternatieven.</u> Er moeten goede alternatieven voor autoverkeer moeten worden aangeboden, gepromoot en beloond.	In denkrichting 3 en 4 zijn maatregelen zoals HOV, busbanen en P&R, realisatie station Loenersloot, een waterbus en een fietroute Mijdrecht-Vinkeveen over het voormalige spoortracé als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7).

		Inbox 28/8	<u>Carpool</u> . Carpoolen moet veel meer gestimuleerd en beloond te worden. Medewerkers van het NOB moeten verplicht worden met busjes vanaf park en ride terreinen bij de afslagen van de A2, A1 en A27 vervoerd te worden. Geen of weinig (vergunningen voor) parkeerplaatsen bij de betreffende bedrijven aanleggen.	Een goede suggestie. Aan en bij de N201 liggen twee carpoolplaatsen (bij Wilnis en bij de A2). Met name het terrein bij de A2 wordt goed gebruikt. Maatregelen gericht op gedragverandering van weggebruikers vinden reeds plaats buiten het programma Toekomst N201. Mobiliteitsbeleid bij bedrijven is een onderwerp dat zeker op de agenda staat, alleen via andere kanalen loopt. Staat dus los van het programma Toekomst N201.
		Inbox 28/8	<u>Thuiswerken</u> . Dit moet veel meer gestimuleerd te worden. Mensen controleren op output en niet op aanwezigheid. Dit vereist een goede digitale infrastructuur met snelle (glasvezel)verbindingen. Leg kabelgoten aan bij renovatie van wegen.	Een goede suggestie. Maatregelen gericht op gedragverandering van weggebruikers vinden reeds plaats buiten het programma Toekomst N201. Mobiliteitsbeleid bij bedrijven is een onderwerp dat zeker op de agenda staat, alleen via andere kanalen loopt. Staat dus los van het programma Toekomst N201.
		Inbox 28/8 InVinkeveen 2017	<u>Zelfrijdende auto's/deelauto's</u> . Investeer in onbemande, autonome auto's die mensen ophalen van thuis, eventueel met een overstap op hun werk brengen en dan de volgende latere vertrekkers in die plaats ophalen enzovoorts. Dit betekent minder parkeerplaatsen. Zorg voor "thuiswerkvoorzieningen" in deze auto's.	Het is (nog) onzeker welke invloed zelfrijdende auto's hebben op de verkeersdrukke. Het kan ook tot meer drukke leiden omdat het aantal verplaatsingen toeneemt. Hetzelfde geldt voor autodelen. Uiteraard zal het samen reizen (carpoolen) wel tot een vermindering van het aantal auto's kunnen bijdragen.
		InVinkeveen 2017	<u>Slim verkeersmanagement</u> . Zorg ervoor dat vrachtverkeer vanaf de N212 richting A2 altijd kan doorrijden. Een extra doorgaande rijstrook is dan niet nodig.	De huidige verkeerslichten zijn recent vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd. Tevens wordt er een pilot gehouden waarbij een aantal vrachtwagens op rij als ware het "één peloton" zonder oponthoud kan doorrijden langs de verkeerslichten (pilot "talking traffic").
		InVinkeveen 2017	<u>Capaciteit verhogen door snelheidsbeperking</u> . Verhoog de wegcapaciteit door een maximum snelheid van 60 km/u in te voeren. Dit levert een hogere wegcapaciteit, aanzienlijk minder hinder voor de bewoners en is veiliger. Dit dient permanent te worden ondersteund door een trajectcontrole.	In denkriching 4 is het verlagen van de maximum snelheid tot 60 km/u verwerkt. Deze denkriching leidt inderdaad tot minder hinder langs de N201, maar lost de verkeersproblemen niet op en wentelt deze af op de regio (meer hinder op andere plaatsen).
		Enquête vraag 5	<u>Spreiding van de gebruiksmomenten</u> . Er is uitsluitend op specifieke momenten sprake van filevorming, niet de gehele dag (zoals het filmpje suggereert). Het is voornamelijk tijdens de spits in de	Een interessante suggestie. Uiteraard is het bekend dat de problemen zich concentreren in de spitsperioden. Maatregelen om gespreid gebruik van

			morgen en in de middag dat er filevorming is. Of wanneer de brug open staat, of defect is. Overdag is er goed te rijden tussen 10 uur en 16.00 uur. Deeltijden zou dat iets zijn, zonde om deze weg te verbreden voor het landschap. Een betere regulatie van woonwerk verkeer zowel in de morgen als in de avond.	de weg af te kunnen dwingen (bijvoorbeeld een vorm van rekeningrijden) zijn niet of nauwelijks voorhanden. Wel is elders ervaring met vrijwillige maatregelen (bijvoorbeeld belonen van spitsmijden). Wij nemen deze suggestie mee in het vervolgtraject.
		Enquête vraag 5	<u>Navigatie.</u> Zorgen dat Diependaalselaan op routeplanners niet meer wordt aangeduid met N201. Diependaalselaan onaantrekkelijk maken voor vrachtverkeer maar ook voor automobilisten die de weg als doorgaande route gebruiken. Het is bebouwde kom. Er wonen gezinnen aan de Diependaalselaan	Een begrijpelijke zorg. Het maken en beheren van routeplanners valt buiten de bevoegdheid van overheden en is als maatregel niet in beeld. De suggestie om de route langs Hilversum onaantrekkelijk voor vrachtverkeer te maken wordt meegegeven aan de gemeente Hilversum.
	6	Verkeer overig		
		Enquete vraag 4 en 5	<u>Grootschalig ingrijpen</u> Leg een vierbaansweg aan door de polder vanaf Mijdrecht naar de A2. De weg zo laten liggen en de A5 doortrekken van Hoofddorp naar Hilversum. Traject Amstelhoek-Mijdrecht vierbaans maken, het staat iedere dag vast.	In denkrichting 1 en 2 is de aanleg van een tweebaansweg (2x2 rijstroken)uitgewerkt.
		Enquete	<u>Uitstraling</u> De weg heeft een inconsistente uitstraling en aantal rijbanen te beperkt voor zo'n belangrijke weg.	In het vervolgtraject worden de diverse wegtracé's verder uitgewerkt, waarbij de weg ook buiten de knelpunten zoveel mogelijk aan de ontwerpeisen van een "duurzaam veilige weg" moet voldoen. Op die manier verbetert de uitstraling van de weg.
		Enquete	<u>Invloed incidenten</u> Als er een ongeluk op de A2 plaatsvindt staat de N201 direct vast.	Een begrijpelijke zorg. Dit valt niet helemaal te voorkomen. Wel zet Rijkswaterstaat in op een goede en snelle afhandeling van ongelukken (Incident management), zodat het verkeer weer snel kan doorstromen. Voor de N201 wordt gewerkt aan het realiseren van een waarschuwingssysteem dat er (verderop) file staat (filedetectiesysteem). Dit kan incidenten voorkomen.
		InVinkeveen 2017	<u>Haalbaarheid</u> Een filevrije Randstad is niet haalbaar. Een beetje minder vertraging op de N201 vormt niet de oplossing van de bereikbaarheid in West Nederland. Nog even en alles, auto, trein,	Een begrijpelijke opmerking. Niettemin is het een gegeven dat de mobiliteit toeneemt als gevolg van nieuwe woonwijken en bedrijvigheid. De provincie heeft in haar mobiliteitsbeleid ambities opgenomen

			staat permanent vast. En een beetje minder vertraging op de N201 is echt niet de oplossing.	ten aanzien van doorstroming. Daarbij wordt reeds rekening gehouden met een verminderde doorstroming in spijstijden, maar is er wel een ondergrens waarbij maatregelen overwogen moeten worden. Zie ook het onderzoek "Probleemanalyse N201" (Goudappel Coffeng, juni 2018)
		InVinkeveen 2017	<u>Oorzaak files</u> De analyse is niet goed. Er wordt onvoldoende gekeken naar de oorzaken van de files. In onze waarnemingen stagneert de afwikkeling van het verkeer nabij Vinkeveen vooral bij de aansluiting van de A2 (en Hofland). In de namiddag nog specifieker richting Hilversum. Het kan zijn dat de file elders begint en zich opbouwt. Wellicht is het ook mogelijk dat het aanbod te groot is. Verbreding is dan juist de verkeerde maatregel. Dosereren is ook een optie.	Voor de verkeerskundige analyse is gebruik gemaakt van verkeersstellingen, verkeersmodellen en een probleemanalyse. Dit zijn betrouwbare instrumenten om een verkeerskundige analyse te maken en maatregelen te nemen. Naast deze verkeerskundige analyse wordt ook integraal gekeken naar alle betrokken (deel)belangen.
		InVinkeveen 2017	<u>Investeren in snelwegen ipv N-wegen</u> Het is beter om de capaciteit van A-wegen te vergroten dan om N-wegen te verbreden. Dit geeft een betere doorstroming, is veiliger en aanpak van omgevingshinder is geconcentreerd en dus goedkoper. Capaciteitsvergroting op een paar A wegen is waarschijnlijk ook goedkoper dan een web aan N wegen verbreden met omvangrijke en dus kostbare aansluitingen en voorzieningen om de hinder voor de omgeving enigszins te beteugelen. Laat de N wegen hun regionale functie houden en niet veranderen in een soort surrogaat A weg	Los van de capaciteit van A-wegen zullen de gebruikers ervan deze A-wegen moeten kunnen bereiken. Hiervoor zijn N-wegen noodzakelijk. Voor de N201 geldt dat het een weg is met een (boven)regionale verzamel- en afvoerfunctie en deze is bedoeld om verkeer van (grotere) afstanden te verwerken en aansluiting te bieden op de omliggende A-wegen. Voor een uitgebreide toelichting met cijfers, zie "Memo toelichting op verschillen in uitgangspunten onderzoeken" (paragraaf 3.1. Sluipverkeer op de N201).
		Wikken en Wegen 2017	<u>Afremmen (verkeers)groei?</u> Wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de groei van het verkeer af te remmen?	Uitgangspunt bij de aanpak is de toekomstige situatie als we niets nieuws doen, waarbij reeds vastgestelde plannen worden meegenomen. Het is bekend dat als we niets doen er veel verkeer bijkomt, bijvoorbeeld omdat Amsterdam, Utrecht etc. in de toekomst gewoon door blijven groeien. De vraag die we nog moeten beantwoorden is wat we daar wat betreft de N201 mee willen doen.
		Wikken en Wegen 2017	<u>Veel verkeer = verbreden?</u>	Dat is niet zo, de oplossing hebben we nog niet. Er zijn meerdere opties die onder meer in de denkrichtingen

			De probleemanalyse stelt dat er veel verkeer bijkomt, dat klinkt alsof er maar één logische conclusie is, namelijk verbreding van de weg!	1 tot en met 4 zijn verbeeld. Verbreding van de weg om doorstroming te verbeteren is één van de vele opties. Ook nietsdoen is een optie. Misschien moet er wel vanuit een breder netwerk een oplossing komen. De oplossing staat nog niet vast, wel de globale (denk)richtingen voor verder onderzoek.
		Wikken en Wegen 2017	<u>Is een drukke weg een probleem?</u> De weg is druk, maar is dit een probleem? Waarom is dit een probleem?	De provincie wil doorstromingsknelpunten onderzoeken en waar mogelijk oplossen. De N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie. In het provinciale mobiliteitsprogramma is vastgelegd dat de provincie bereikbaarheid en doorstroming op een hoog niveau wil houden en de leefomgeving wil verbeteren. De vraag is of we dit in de toekomst zo willen houden. Deze onderwerpen moeten ook terugkeren in de verkenning naar de toekomst van de N201 en worden onder meer in zowel fase 1 als fase 2 beoordeeld in een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Verder is de probleemanalyse aangescherpt met de provinciale bereikbaarheidsdoelen en streefwaarden (zie onderzoek Probleemanalyse N201, Goudappel Coffeng, juni 2018). Ook moeten zij worden afgezet tegen de doelen voor de leefbaarheid en natuur.
		Wikken en Wegen 2017	<u>Doelgroepen</u> Voor welke doelgroepen wil de provincie een goede doorstroming garanderen? Voor alle verkeer? Of alleen voor de bewoners? Wat zijn de beoordelingscriteria voor de beste oplossing?	Het beoordelingskader is in de loop van fase 1 vastgesteld en vormt onderdeel van de politieke besluitvorming die naar verwachting begin 2019 plaatsvindt (richtinggevend besluit van Provinciale Staten Utrecht). Uitgangspunt is het oplossen van doorstromingsknelpunten en het verbeteren van de leefomgeving.
		Enquête vraag 5	<u>Het valt wel mee</u> Het valt allemaal wel mee. De meeste mensen veroorzaken de problemen zelf. Mensen moeten zelf aanpassen en alternatieven zoeken	Een ontvullende opmerking. Op basis van het provinciaal beleid is er nu en in 2030 in de spijtstijden op diverse wegtracé's een bereikbaarheids- en doorstromingsprobleem. (zie onderzoek Probleemanalyse N201, Goudappel Coffeng, juni 2018).

		Enquête vraag 5	<p><u>Invoed van bouw bedrijventerreinen en woonwijken.</u> Meer bedrijfsleven aantrekken in Hilversum en nabije omgeving zodat niet iedereen naar A'dam wil/moet. Stoppen met nog meer bedrijven naar de Randstad te halen. Spreiding van bedrijvigheid en daarmee inwoners over andere gebieden dan de Randstad. De problemen worden groter omdat er steeds meer mensen in de Randstad wonen. Zie de files en de overvolle treinen. Die heb je minder buiten de Randstad. Als er complete woonwijken en industrieterreinen worden aangelegd en het internet zorgt voor meer pakketvervoer zul je iets moeten doen. Dat kan niet verkeersluw maken zijn. Dat zou ik graag willen maar dat is je ogen sluiten voor de realiteit Verbetering van huisvesting zodat je dichterbij je werk kan wonen</p>	Een begrijpelijke opmerking. Niettemin is het een gegeven dat de mobiliteit toeneemt als gevolg van nieuwe woonwijken en bedrijvigheid. De provincie heeft in haar mobiliteitsbeleid ambities opgenomen ten aanzien van doorstroming. Daarbij wordt reeds rekening gehouden met een verminderde doorstroming in spijtijden, maar is er wel een ondergrens waarbij maatregelen overwogen moeten worden. Zie ook het onderzoek "Probleemanalyse N201" (Goudappel Coffeng, juni 2018)
		Enquête vraag 5	<p>Vanaf Amstelhoek doortrekken naar de A2 Toeritdosering viaduct Herenweg Vinkeveen 4 Rijstroken erbij koeien kunnen makkelijk paar meter opschuiven. De weg om Hilversum heen leggen.</p>	In denkriching 1 en 2 is een grootschalige aanpak uitgewerkt. De suggestie voor toeritdosering wordt meegenomen bij de aanpak van het viaduct Vinkeveen. De provincie zal de komende maanden beginnen met het onderzoek naar de reconstructie van deze aansluiting, waarbij wordt afgestemd op de besluiten binnen het programma Toekomst N201 voor het gehele tracé tussen Amstelhoek en Vreeland.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	<p><u>Wisselstrook</u> Misschien een wisselstrook die de drukte kan ontlasten Verbreding zoals in Duitsland: 3 rijstroken, elke 2,5 km eerst ene kant inhalen, dan de andere kant.</p>	Een interessante suggestie. Bij het gebruik van de busstrook wordt deze aanpak overwogen. Een wisselstrook zou alleen bij denkriching 3 en 4 passen. Gelet op de vele aansluitingen en uitwegen ligt deze aanpak niet direct voor de hand. Bij de verdere uitwerking is deze suggestie als mogelijke optimalisatie in beeld.
		Enquête vraag 5	Betere verlichting	De wegbeheerder zal de verlichting nogmaals beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden.
		Enquête vraag 5	Niet denken dat je op een eiland zit. 2x2 ten westen de Amstel en dan niet meegaan aan de oostzijde?	De keuze om aan de oostzijde van de Amstel niet te verbreden tot 2x2 rijstroken komt onder meer voort uit de wens het vrachtverkeer vanaf Schiphol en de veiling Aalsmeer via de A4 en A9 af te handelen.

		Enquête vraag 5	Beperk het aantal aansluitingen op de N201 (6x)	In denkrichting 1 (2x2 rijstroken met max. snelheid 100 km/u, autoweg) is het aantal aansluitingen teruggebracht.
		Reactie SADC Flora Holland nov 2018	Vanuit de 4 varianten die nu voorliggen voor het vervolg een (samenhangend) pakket aan maatregelen te kiezen die voornoemde doorstroming verbetert en hierbij de benodigde fysieke (asfalt) en niet fysieke (smart mobility, OV) maatregelen te nemen.	Voor alle denkrichtingen zijn integrale, samenhangende pakketten samengesteld (de zgn. bouwstenen), passend bij het betreffende wegontwerp. In het vervolg (fase 2) zullen deze pakketten verder worden uitgewerkt en geoptimaliseerd.
	7	Leefbaarheid		
		Enquete vraag 5	Ga op grote delen van het tracé ondertunnelen	In denkrichting 1 en 2 is een ondertunneling bij Vinkeveen en een aquaduct bij Vreeland als optie (zgn. bouwsteen) onderzocht. Er is een eerste kostenraming gemaakt en deze optie is meegenomen in de beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van zo'n maatregel (MKBA-light, zie Nota denkrichtingen en voorkeursvariant, hoofdstuk 7)
		Enquete vraag 5	Leg de weg om Vinkeveen heen	Dit is een zeer ingrijpende maatregel voor kosten, uitvoering, natuur en landschap. Deze is niet uitgewerkt in één van de denkrichtingen.
		Enquete	Er moeten stappen worden ondernomen tegen de chemische fabriek Greif in Vreeland	Deze opmerking valt buiten de reikwijdte van het programma Toekomst N201.
		Enquete vraag 5	Verbreed de snelwegen, niet de N201. Vrachtverkeer moet via de snelwegen rijden en niet door het gebied	De komende jaren worden de A9 en A1 verbreed. Dit is in de verkeersprognose meegenomen en ondanks deze verbreding is er sprake van toenemende filevorming. Verder is bij de N201 tot nu toe het uitgangspunt gehanteerd om het vrachtverkeer vanaf Schiphol en de veiling Aalsmeer zoveel mogelijk via de A4 en A9 af te handelen. Het grootste deel volgt deze routes, niettemin groeit ook op de N201 het (vracht)verkeer. Los van de capaciteit van snelwegen zullen de gebruikers ervan deze snelwegen moeten kunnen bereiken. Hiervoor zijn N-wegen zoals de N201 noodzakelijk. Voor de N201 geldt dat het een weg is met een (boven)regionale verzamel- en afvoerfunctie

				en deze is bedoeld om verkeer van (grotere) afstanden te verwerken en aansluiting te bieden op de omliggende snelwegen.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV Brief TLN cs april 2018	Breng geluidswerende voorzieningen aan (42x). Onder meer bij Uithoorn, Vinkeveen en Vreeland Leefbaarheid zoals geluid- en trillingshinder kunnen met een nieuwe aanleg worden verbeterd	Er zijn reeds pilots in voorbereiding om de geluidshinder te beperken bij Mijdrecht en Vreeland. Voor alle denkrichtingen geldt dat bij aanpassing van de weg geluidswerende voorzieningen wettelijk verplicht zijn (zgn. reconstructie). Daarnaast kunnen in het vervolgtraject extra maatregelen worden uitgewerkt (zgn. bovenwettelijke maatregelen).
		Enquete	Er is veel overlast van verkeer bij verkeerslichten (geluidsoverlast en luchtvervuiling)	Voor alle denkrichtingen geldt dat bij aanpassing van de weg geluidswerende voorzieningen wettelijk verplicht zijn (zgn. reconstructie). Daarnaast kunnen in het vervolgtraject extra maatregelen worden uitgewerkt (zgn. bovenwettelijke maatregelen).
		InVinkeveen 2017	Ga bij beoordeling van geluid en luchtkwaliteit uit van de werkelijke lokale situatie, en niet van theoretische modellen. Het gebruikelijke werken met gemiddelden en theoretische modellen is volstrekt onvoldoende om de werkelijke lokale situatie, met een hoog aandeel vrachtverkeer, te beschrijven. Wij verwachten dat de provincie uitgaat van de feitelijk en toekomstige situatie en daar haar maatregelen op baseert. En tevens de gezondheid van de omwonenden gaat meewegen.	De opdracht van het programma Toekomst N201 is "Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt." Dit betekent dat het de ambitie is om de leefbaarheid feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Wikken en Wegen 2017	Worden de gevolgen van emissies voor lucht en geluid ook meegenomen in de plannen?	Ja. Er is onderzoek verricht naar geluidsoverlast, stikstof en luchtkwaliteit (fijnstof). Om deze gevolgen in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van de ontwerpen van de vier denkrichtingen en het dynamische verkeersmodel dat voor de N201 is opgesteld. Ook in het vervolgtraject worden de gevolgen voor lucht en geluid meegenomen.
		Wikken en Wegen 2017	Wordt er ook aandacht besteed aan de overlast die de weg geeft voor de mensen die daar wonen. Sommigen zijn er letterlijk ziek van.	Ja. Dit is onderdeel van de uitwerking en later in het proces van de beoordeling van de maatregelen.

		Enquete	Er is overlast van vrachtwagens en motorclubs	In alle verkeersmodellen is het vrachtverkeer meegenomen. Tevens is in het onderzoek verkeersstromen (herkomst en bestemming) het vrachtverkeer in beeld gebracht. Door het plaatsen van “slimme” verkeerslichten wordt de afhandeling van vrachtverkeer verbeterd. Door twee pilots met geluidsreducerende maatregelen wordt ingezet op het beperken van de geluidhinder door vrachtverkeer.
		Enquete vraag 5 Dorpsraad Vreeland nov 2018	Verbeter de luchtkwaliteit (4x) Er is grote zorg onder de inwoners over de locatie van de school (Vreeland) langs de N201. Verdere verslechtering van met name de luchtkwaliteit is voor ouders onaanvaardbaar. Tevens geldt dit voor de geluidsoverlast van de aangrenzende wijken.	Een begrijpelijke zorg. Dit is uitgewerkt in het memorandum “luchtkwaliteit”. De opdracht van het programma Toekomst N201 is “Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt.” Dit betekent dat het de ambitie is om de luchtkwaliteit feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Uitgangspunt zijn de normen zoals vastgesteld door de WHO. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgotraject verder worden uitgewerkt.
		In Vinkeveen 14 november 2018	In tegenstelling tot de door de PU benadrukte doelstelling, minder files, is voor ons de leefbaarheid van de kern Vinkeveen en haar omgeving veel belangrijker. Wij stellen vast dat deze in het onderzoek van de PU nauwelijks zijn onderzocht en meegenomen. De MKBA light analyse schiet tekort.	Alle denkrichtingen zijn wel degelijk beoordeeld op leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit). De resultaten hiervan zijn meegenomen in de MKBA-light.
		In Vinkeveen 14 november 2018	Wij wijzen erop dat de geluidsbelasting van zeer veel woningen in Vinkeveen (te) hoog is. De provinciale verordening spreekt van maximaal 61 dB. In een recent rapport van de WHO wordt 53 dB als grenswaarde vanuit gezondheidsrisico's aanbevolen (elke 3dB is een verdubbeling). Tot nu toe is het gebruikelijk bij de bepaling van de geluidshinder uit te gaan van een theoretische berekening. Toetsing van het berekende resultaat aan de werkelijkheid vindt zelden plaats. Het verschil is vaak zeer aanzienlijk. Evenzo voor de luchtkwaliteit. Door het grote aantal vrachtverkeer en busjes	De opdracht van het programma Toekomst N201 is “Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt.” Dit betekent dat het de ambitie is om de leefbaarheid feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgotraject verder worden uitgewerkt.

			(beide diesel) is sprake van hoge emissies van voor de gezondheid zeer schadelijke deeltjes en andere stofjes.	
	8	Natuur en landschap		
		Enquete vraag 5 Enquete DRV	Besteed aandacht aan natuur (10x) (2x)	Een begrijpelijke zorg. Dit is uitgewerkt in het memorandum "natuur". De opdracht van het programma Toekomst N201 is "Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt." Dit betekent dat het de ambitie is om de natuur feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Wikken en Wegen 2017	Aandacht voor aspecten zoals natuur lost de drukte op de weg niet op	Dat klopt. Maar de doelstelling van het project Toekomst N201 is ook om natuur waar mogelijk te versterken. Dit is dus iets wat in de uitwerking van oplossingsrichtingen zeker terug zal komen.
		Enquete vraag 5	Behoud het landschap (4x)	Een begrijpelijke zorg. Dit is uitgewerkt in het memorandum "landschappelijke inpassing". De opdracht van het programma Toekomst N201 is "Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt." Dit betekent dat het de ambitie is om de landschappelijke waarden feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		InVinkeveen 2017	De N201 doorsnijdt reeds een stuk natuur. Verbreding leidt tot verslechtering van de NNN (EHS).	Juist hier zie je dat schaal nodig is om voldoende kwaliteit te krijgen. Natuur is geen groot uitgevallen groenstrook maar een gebied waar natuurlijke processen plaatsvinden, zonder ingrijpen of invloed van de mens. Met een schaal die ook de minder

				voorkomende soorten ruimte biedt voor hun voortbestaan. Zie het beleid van de EHS/NNN waarbij juist wordt getracht de noodzakelijke schaal te bewerkstelligen en robuuste verbindingen te herstellen. De N201 doorsnijdt het NNN. Verbreding vergt dan op diverse plaatsen forse maatregelen om de natuurverbindingen in stand te houden. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		InVinkeveen 2017	Het ruimtebeslag van een weg is groot en het landschap is reeds ernstig aangetast door de vele wegen. Het ruimtebeslag door verkeer is aanmerkelijk groter dan sec de weg zelf. Een A weg heeft al snel hinderstroken van 3 tot 4 km aan weerszijde, stroken waar de weg een duidelijk beleefbare en nadelige invloed heeft op de verblijfskwaliteit. Bij 2 baans N wegen is dat ook vlot ruim een km. De maatschappelijke prijs van de versnippering van het landschap door de aanleg van extra capaciteit cq wegen hoog is te hoog	Het ruimtebeslag van de denkrichtingen 1 en 2 is groot. Denkrichting 3 is minder groot en denkrichting 4 heeft nauwelijks effect. Deze negatieve scores van de denkrichtingen zijn in beeld gebracht in het memorandum "landschappelijke inpassing" en betrokken bij de beoordeling van de denkrichtingen.
		Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Op het tracé Uithoorn- Vinkeveen gaat er weidevogelareaal verloren door het rechttrekken van de bocht bij Mijdrecht en het tracé Mijdrecht- N212. Om dit te compenseren moet gezocht worden naar uitbreiding van bestaande weidevogelgebieden. Zo zou een uitbreiding van het weidevogelgebied van Natuurmonumenten in de polder Groot Mijdrecht Noord Oost tot de mogelijkheden behoren.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in het memorandum "natuur". Mogelijkheden voor uitbreiding zullen afhankelijk van de keuze voor de denkrichting in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Het natuurgebied 'Marickenland' wordt doorsneden en daarmee de verbinding tussen de Nieuwkoopse Plassen en Botshol. Bij het verbreden van het tracé gaan een aantal hectares natuurgebied verloren. Goede ecopassages met de nodige aanpassingen zouden een compensatie kunnen betekenen. Vanuit deze afspraken zou compensatie voor dit verlies van oppervlak gevonden moeten worden. Het verlies op het gebied van landschap zal niet gecompenseerd kunnen worden.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda "natuur" en "landschappelijke inpassing". Het is de ambitie om de natuur en landschappelijke waarden feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.

	Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Het leefklimaat van Vinkeveen wordt aangetast. De geluidshinder en het gevaar voor luchtverontreiniging (fijn stof, NOx) zullen toenemen. Het dorp wordt sterker dan nu in tweeën gesneden. Door het toenemende verkeer zal de geluidshinder verder toenemen. Een ondergrondse passage kan de gevolgen van de doorsnijding van het dorp, de geluidshinder, de fijn stof en NOx problematiek oplossen. Het dorp krijgt zijn originele eenheid terug.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda “geluid” en “luchtkwaliteit”. Ondertunneling is bij de denkrichtingen 1 en 2 als optie (zgn. bouwsteen) opgenomen.
	Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> De passage van de Vinkeveense Plassen met een verbrede weg zal zowel het landschap als de natuurhistorische waarden zeer ernstig aantasten. De fauna wordt ernstig geschaad. De geluidshinder door het toenemende verkeer zal ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de waterrecreatie. Een compensatie kan hier niet voor gevonden worden. Slechts een ondergronds passeren van het plassegebied is hier de oplossing.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda “natuur” en “landschappelijke inpassing”. Ondertunneling is bij de denkrichtingen 1 en 2 als optie (zgn. bouwsteen) opgenomen. Het is de ambitie om de natuur en landschappelijke waarden feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
	Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Er moet een oplossing gevonden worden voor de verslechterde ecologische verbinding tussen de Vinkeveense Plassen en het ecoduct A2. Indien het deel van de weg door de plassen ondergronds wordt aangelegd vervalt dit probleem.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda “natuur”. Het is de ambitie om de natuurwaarden feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
	Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Het tracé tussen de A2 en het dorp Vreeland doorsnijdt een polder met belangrijke cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De oude Middeleeuwse verkavelingsstructuren worden verder aangetast, hetgeen ook geldt voor het uitzicht op het coulisselandschap van de oeverwal van de Vecht. Het tracé loopt vlak langs het karakteristieke kasteel Loenersloot met zijn historische omgeving. Het omhoog brengen van de weg dan wel een uitbreiding van de weg in noordelijke richting levert zeer ernstige schade en nog meer geluidshinder op. Dit aspect dient een rol te spelen bij het ontwerp van de weg.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda “landschappelijke inpassing” en “geluid”. Het is de ambitie om de natuurwaarden feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
	Vechtplassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> Bij de passage van het dorp Vreeland en de rivier de Vecht zullen de cultuurhistorische en landschappelijke waarden nog meer aangetast worden. Het frequent openen van de	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda “landschappelijke inpassing” en “luchtkwaliteit”. In denkrichting 1 en 2 is de aanleg

			Vechtbrug voor recreatievaart veroorzaakt en ernstig oponthoud. De gevolgen van fijn stof en NOx zullen verder toenemen. In alle modellen vraagt de passage van Vreeland om een ondergrondse oplossing al zal dit met de grootste voorzichtigheid moeten gebeuren.	van een aquaduct (ondertunneling) als optie meegenomen (zgn. bouwsteen). Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Vechtpassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 1 en 2.</u> De passage van de Oostelijke Vechtpassen loopt tussen Vreeland en 's Graveland door een uniek deel van de Oostelijke Vechtpassen. Een verbreding van de weg en een intensivering van het verkeer zullen hier zeer grote schade veroorzaken op het gebied van landschap en natuurhistorie. Geluidshinder, fijn stof en NOx zullen ernstige invloed hebben op de natuur en de recreatie. Vooral de fauna (vogels, zoogdieren) zullen ernstig verstoord worden. Alleen het ondergronds passeren van dit gebied kan een verdere aantasting van dit gebied voorkomen.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda "landschappelijke inpassing" en "natuur". Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Vechtpassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 3.</u> De doorsnijding van de N201 ter hoogte van het natuurgebied Marickenland vormt een belangrijke ecologische barrière. Hiervoor zullen oplossingen gevonden moeten worden.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in het memorandum "natuur". Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Vechtpassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 3.</u> De passages van het dorpen Vinkeveen en Vreeland zijn een groot probleem en zullen bij de aanpak van de knelpunten centraal moeten staan. Ook in dit model is alleen een oplossing te vinden bij de ondertunneling van de passages van deze dorpen.	Deze conclusie is juist en vastgesteld in de memoranda "landschappelijke inpassing" en "luchtkwaliteit". In denkrichting 3 is niet voorzien in de aanleg van een aquaduct (ondertunneling) als optie meegenomen (zgn. bouwsteen). Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Vechtpassen-commissie 10/10	<u>Denkrichting 3.</u> Bij de passages van de Vinkeveense Plassen en de Oostelijke Vechtpassen gaan ecopassages voor het passeren van de N201 een belangrijke rol spelen. We noemen hier niet alleen de komst van de otter, maar ook voor andere organismen zijn ecopassages van groot ecologisch belang (amfibieën, egels, verschillende soorten knaagdieren)	Het realiseren van ecopassages is onderdeel van de ambitie om de natuurwaarden te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		InVinkeveen 2017	Waardering en beprijzen van waarden vindt vooral plaats op een economisch welvaartsbeginsel. Waardering van natuurwaarden vindt niet volwaardig plaats.	In de Maatschappelijke Kosten en Baten Afweging van het programma Toekomst N201 (MKBA-light, Twijstra&Gudde/Decisio, november 2018) is in overeenstemming met de daarvoor geldende eisen

				een eerste, globale beoordeling van de vier denkrichtingen en de daarbij geformuleerde aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) gemaakt.
		Brief TLN cs april 2018	Recreatieve- en natuurwaarden kunnen met een nieuwe aanleg sterk worden verbeterd	Het is de ambitie om binnen het programma Toekomst N201 deze waarden te verbeteren.
		In Vinkeveen 14 november 2018	Wij stellen vast dat de natuur de afgelopen decennia zeer veel aan kwaliteit heeft verloren. Tal van signalen laten zien dat de spankracht van de natuur is overschreden en het dus de hoogste tijd is zwaar in te zetten op een robuust herstelprogramma. Daar blijkt echter niets van. In hoeverre de opties mogelijk strijdig zijn met de wettelijke bepalingen heeft kennelijk geen invloed op het keuzetraject.	De opdracht van het programma Toekomst N201 is "Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden behouden en/of versterkt." Dit betekent dat het de ambitie is om de natuur feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. In het memorandum "natuur" wordt onder meer ingegaan op strijdigheid van de denkrichtingen met wettelijke bepalingen. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgttraject verder worden uitgewerkt.
	9	Lokaal		
	9.1	Mijdrecht		
		Enquête vraag 5	Leg een tweede aquaduct aan bij Amstelhoek (2x)	In denkrichting 1 is voorzien in een tweede aquaduct.
		Enquete Enquête vraag 5	De aansluiting bij Mijdrecht is slecht Aansluiting N201-Mijdrecht (Hofland) (6x)	In de denkrichtingen 1, 2 en 3 is een aanpassing van de aansluiting voorzien, onder meer door het aanpassen ("strekken") van de huidige bocht in de N201.
		Enquete	De aansluiting vanaf het Waverveensepad op de N201 is slecht. Er is geen verkeerslicht en dat leidt tot gevaarlijke situaties bij het invoegen op de N201.	Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgttraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquete	Problemen met invoegen en oversteken voor fietsers en automobilisten vanaf de Eerste Zijweg in Mijdrecht.	Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgttraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquete	Knelpunt verkeerslicht ter hoogte van aansluiting bij Hofland.	In de denkrichtingen 1, 2 en 3 is een aanpassing van de aansluiting voorzien, onder meer door het aanpassen ("strekken") van de huidige bocht in de N201. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgttraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
	9.2	Vinkeveen		

		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Aansluiting N201-Vinkeveen (12x) (4x)	De provincie zal de komende maanden beginnen met het onderzoek naar de reconstructie van deze aansluiting, waarbij wordt afgestemd op de besluiten binnen het programma Toekomst N201 voor het gehele tracé tussen Amstelhoek en Vreeland.
		Enquête vraag 5 InVinkeveen okt 2018	Leg een tunnel aan langs Vinkeveen (12x) Er wordt al lang gesproken over een tunnel/ verdiepte ligging bij Vinkeveen. Wij brengen u het rapport van TwijnstraGudde in herinnering. De voordelen zijn evident doch de provincie duikt weg voor haar verantwoordelijkheden en motiveert dat met de opvatting dat een tunnel te duur is en dat anderen ook moeten bijdragen.	In denkrichtingen 1 en 2 is ondertunneling bij Vinkeveen als optie (zgn. bouwsteen) opgenomen. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquete DRV	Trek de tunnel langs Vinkeveen door zodat er een doorvaart ontstaat in de vinkeveense plaasen, de Demmeriksebrug kan dan weg	Een interessante suggestie. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
	5	InVinkeveen 2017	De bruggen bij de ringvaart en zeilschool veroorzaken veel hinder. Waarom wordt de doorvaarthoogte niet verhoogd tot 2.40 meter? Daar is ook zonder verhoging van de N201 ruimte voor en geeft een impuls aan de recreatieve mogelijkheden.	In denkrichtingen 1 en 2 is voorzien in hogere bruggen, zodat er minder stremming op de N201 is. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquete	Lange wachttijd vanaf de Binnenweg. Zijn de verkeerslichten verkeerd afgesteld?	De wegbeheerder zal de verkeerslichten nogmaals beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden. Daarnaast worden de huidige verkeerslichten voor eind 2018 allemaal vervangen door zgn. "slimme" verkeerslichten en zullen worden geoptimaliseerd.
		Enquete DRV	Verkeersstroom N212-A2 (5x)	In de denkrichtingen 1, 2 en 3 is aandacht voor de filevorming tijdens de spitsperioden op dit tracé.
	9.3	A2		
		Enquête vraag 5	Maak van aansluiting op de A2 een klaverblad	In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.
		Enquete vraag 4	Leg onder het viaduct bij de A2 een aparte extra strook aan voor de richting Amsterdam.	In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.

		Enquete	Leg een extra opstelbaan aan voor verkeer vanaf de A2 richting Hilversum door de vluchtheuvel te versmallen.	In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.
		Enquete	De aansluiting op de A2 is niet goed. Veel kruisend verkeer. Files op de vluchtstrook van de A2.	In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.
		Enquête vraag 5 Enquete DRV	Aansluiting A2-N201 (48x) (4x)	In de denkrichtingen 1, 2 en 3 is aandacht voor de filevorming tijdens de spitsperioden op dit tracé.
		Inbox 9/10	Op de route van Abcoude naar Mijdrecht vv is er alleen een probleem tijdens de avondspits. De stoplichten vanaf de A2 richting Hilversum staan veel langer op groen dan de lichten op de N201. Er moeten maatregelen worden genomen om de doorstroming verderop op de N201 ter hoogte van Loenen aan de Vecht te verbeteren.	In de denkrichtingen 1, 2 en 3 is aandacht voor de filevorming tijdens de spitsperioden op dit tracé. In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.
		Enquête vraag 5	Stel de verkeerslichten bij de aansluiting A2-N201 beter af (13x)	De wegbeheerder zal de verkeerslichten nogmaals beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden.
		Brief TLN cs april 2018	Op de A2 op de route vanuit Amsterdam afslag Vinkeveen kan het afslaande verkeer niet snel genoeg weg (terugslag)	Dit probleem zal door Rijkswaterstaat worden aangepakt. Naar verwachting wordt in de 1 ^e helft van 2019 de capaciteit van de afrit vanaf Amsterdam vergroot.
9.4		Vreeland		
		Enquete	De luchtkwaliteit bij de (basis)school in Vreeland langs de N201 is slecht, zeker nu auto's vaak meer uitstoten dan officieel vastgesteld.	Een begrijpelijke zorg. Dit is uitgewerkt in het memorandum "luchtkwaliteit". De opdracht van het programma Toekomst N201 is "Een integrale gebiedsgerichte aanpak voor een toekomstbestendige N201 waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke en natuurlijke waarden worden behouden en/of versterkt." Dit betekent dat het de ambitie is om de luchtkwaliteit feitelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Uitgangspunt zijn de normen zoals vastgesteld door de WHO. Afhankelijk van de keuze

				voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Leg een aquaduct aan bij Vreeland (66x)	In denkrichting 1 en 2 is voorzien in de aanleg van een aquaduct als optie (zgn. bouwsteen). Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
	4	Enquete vraag 4	De brug bij Vreeland staat vaak open, ook in de spits, soms voor slechts één recreatieschip. Dit duurt ook lang, mede door de bediening op afstand. Het probleem lijkt ook erger geworden door de nieuwe afstelling van de verkeerslichten. Dit geeft veel hinder door oponthoud, uitlaatgassen van optrekkende auto's en sluipverkeer door Vreeland heen. In de spits ontstaat er een lange file tot de aansluiting op de A2. Dit leidt tot onveilige situaties zowel op de N201 als (soms) op de A2. Waarom wordt er geen tunnel onder de Vecht aangelegd?	In denkrichtingen 1 en 2 is voorzien in hogere bruggen, zodat er minder stremming op de N201 is. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Leg een tweede brug over het Amsterdam Rijnkanaal (2x)	In denkrichting 1, 2 en 3 is voorzien in een tweede brug. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Leg een rotonde bij Loenersloot aan (2x)	Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject verder worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Maak een zgn. tidal-flow aan op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal met 3 rijstroken, waarbij de middelste afhankelijk van de spitsrichting kan worden ingezet als extra capaciteit (3x)	Een interessante suggestie. Bij de verdere uitwerking is deze suggestie als mogelijke optimalisatie in beeld.
		Enquête vraag 5	Leg een fly-over aan vanaf de N201 met aansluitingen op de A2 (2x)	In deze fase zijn de aansluitingen van de N201 nog niet in detail uitgewerkt. Dit vindt plaats in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting.
		Enquête vraag 5	Leg een tunnel op de huidige rondweg bij Hilversum	Bij geen enkele denkrichting is voorzien in aanpassingen van de huidige rondweg bij Hilversum. Alleen in denkrichting 1 is een aansluiting op de A27 buiten de bestaande rondweg geprojecteerd.

		Enquete	Vanwege de file wil men de busverbinding niet meer van Vreeland naar Loenen laten rijden. Loenen is echter een belangrijke kern voor voorzieningen.	Bij denkrichting 3 en 4 wordt gekeken naar optimalisatie van het OV. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zal dit in het vervolgtraject worden beoordeeld en uitgewerkt.
		Enquete	De aansluiting vanaf Loenersloot op de N201 is slecht.	Dat is bekend. In alle denkrichtingen wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming op, van en naar de N201. Op dit moment worden alle verkeerslichten vervangen door zgn. "slimme" lichten (voor eind 2018 gereed), waarbij de aansluitingen op de N201 waar mogelijk geoptimaliseerd worden. De aansluiting van Loenersloot zal in het vervolgtraject, afhankelijk van de keuze voor de denkrichting, verder worden uitgewerkt.
		Enquête vraag 5	Verkeerslicht bij Loenersloot Noord: bij het naderen lijkt het alsof de doorgaande richting rood is, maar dit licht geldt voor afslaand verkeer. Dit scheidt verwarring.	Een interessante melding. De wegbeheerder zal deze situatie beoordelen. Indien nodig zal de situatie aangepast worden.
		Dorpsraad Vreeland nov 2018	De inwoners van Vreeland begrijpen dat er wat moet gebeuren rond de aansluiting met de A2 en dat deze situatie, met name in de avondspits, problematisch en gevaarlijk is. Er is zeker bereidheid in het dorp om constructief mee te denken over mogelijke oplossingen en invullingen.	In het vervolgtraject zullen op de verschillende locaties ontwerpateliers worden gehouden waarin de plannen meer in detail verder kunnen worden uitgewerkt en de inwoners van Vreeland mee kunnen praten over de mogelijke oplossingen.
		Dorpsraad Vreeland Nov 2018	De uitslag van de door de Provincie gehouden enquête onder gebruikers van de N201 weerspiegelt absoluut niet de voorkeur van het overgrote deel van de inwoners van Vreeland. In Vreeland is geen draagvlak voor verbreding naar 2 x 2 rijbanen op het huidige traject.	De enquête die door de provincie is gehouden is digitaal aangeboden aan gebruikers en omwonenden van de N201. Deelnemers zijn niet te herleiden naar woonplaats, zodat er op basis van deze enquête geen uitspraken mogelijk zijn over lokale voorkeuren.
		Dorpsraad Vreeland nov 2018	Er lijkt een voorkeur te zijn voor denkrichting 3 aangevuld met bepaalde bouwstenen. Bouwstenen die zorgdragen voor een betere leefbaarheid en behoud van de omgeving. In dat kader gaat de voorkeur uit naar bijvoorbeeld een twee-baans aquaduct en betere ov-verbindingen met een station in Loenersloot. Naast de leefbaarheid kunnen deze bouwstenen bijdragen aan betere doorstroming en ontlasting van de weg. Maar zonder verdere uitwerking en garanties voor bepaalde bouwstenen kunnen we op dit moment geen standpunt innemen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

	9.5.	Overig		
		Enquete	Er is veel geluidsoverlast van de geluidswal die aan de kant van Kerkelanden is geplaatst. Het geluid klinkt hinderlijk door richting 's-Gravenland	Deze melding zal doorgegeven worden aan de wegbeheerder (provincie Noord Holland). Het bedoelde geluidsscherm was een scherm zonder absorberende eigenschappen. In 2016 is het geluidsscherm vervangen voor een absorberende geluidsscherm. Binnen het programma Toekomst N201 zijn vooralsnog geen maatregelen aan de bestaande rondweg rond Hilversum voorzien.
		Enquete	De aansluiting bij de Diependaalslaan in Hiversum op de N201 is slecht.	Deze melding zal doorgegeven worden aan de wegbeheerder (provincie Noord Holland). Binnen het programma Toekomst N201 zijn vooralsnog geen maatregelen aan de bestaande rondweg rond Hilversum voorzien.
		Enquete	Knelpunt verkeerlicht Legmeerdijk	Deze melding zal doorgegeven worden aan de wegbeheerder (provincie Noord Holland).
		Brief TLN cs april 2018	Gebruik de N201 als een derde ring om Amsterdam	Dit is uitgewerkt in denkriching 1 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 100 km/u.
		Brief TLN cs april 2018	Verbreding van de N201 ontlast een aantal knelpunten in de regio Amsterdam, zoals de A1.	Uit de onderzoeken blijkt dat alleen denkriching 1 een verkeersaantrekkende werking heeft en een bijdrage levert aan andere knelpunten in de regio. De andere denkrichingen hebben niet of nauwelijks effect.
		Brief TLN cs april 2018	Verbreding van de N201 biedt kansen om knelpunten op deze weg aan te pakken, zoals de S-bocht bij Mijdrecht, doorsnijding Vinkeveen, de aansluitingen op de A2, de Loenerslootsebrug en de aansluitingen op de N402 en Vreeland.	In denkriching 1 en 2 zijn ingrijpende maatregelen, passend bij de schaalgrootte van deze denkrichingen opgenomen zoals een lange afsnijding van de bocht (wegontwerp), ondertunneling bij Vinkeveen (bouwsteen), een tweede Loenerslootsebrug (wegontwerp) en aquaduct bij Vreeland (bouwsteen). Echter ook bij denkriching 3 is het mogelijk om de genoemde knelpunten aan te pakken.
	10	Participatie en communicatie		
		Wikken en Wegen 2017	Bij de sessies Wikken en Wegen in 2017 zijn er veel ideeën en oplossingen genoemd. Is dat niet te voorbarig? Het probleem is	Het verzamelen van mogelijke ideeën en oplossingen is een tussenstap in het wikken en wegenproces. Er

			nog niet helemaal geanalyseerd en er ontbreekt nog veel onderzoek.	zijn inmiddels diverse onderzoeken uitgevoerd naar verkeer, ov, fiets en smart mobility, en inmiddels aan de hand van vier denkrichtingen ook naar natuur, landschap, geluid, luchtkwaliteit, duurzaamheid, kosten etc. Er is op dit moment voldoende informatie beschikbaar om de denkrichtingen onderling goed te kunnen vergelijken en een keuze te maken. Afhankelijk van de keuze voor de denkrichting zullen de oplossingen in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt.
		Wikken en Wegen 2017	Hoe wordt er omgegaan met de ideeën en oplossingen die in Wikken en Wegen (2017) zijn ingebracht?	De ideeën en oplossingen worden gebruikt om in beeld te brengen wat de belangrijkste denkrichtingen voor een oplossing zijn voor de belanghebbenden die de workshops van Wikken en Wegen hebben bezocht. Dit is verwerkt in de denkrichtingen 1 tot en met 4 en de daarbij geformuleerde opties (zgn. bouwstenen). De denkrichtingen met de bouwstenen zijn op basis van de maatschappelijke kosten en baten beoordeeld in de MKBA-light. De oplossingsrichtingen zijn in de Wikken en Wegensessie 2018 aan de deelnemers voorgelegd.
		Enquete DRV	Er is geen uitgewerkte tekening van de afsnijding van de bocht bij Mijdrecht	Zo'n tekening was ten tijde van de enquête van het inwonerscollectief De Ronde Venen nog niet beschikbaar. In denkrichting 1 en 2 vindt er een zeer ruime afsnijding plaats (vanaf aquaduct Amstelhoek), in denkrichting 3 een beperkte (bij Hofland). Verwezen wordt naar het memorandum verkeersanalyse.
		Enquete DRV	De informatie aan bewoners van De Ronde Venen is onvoldoende	Alle informatie over het programma Toekomst N201 is te vinden op de website van de provincie Utrecht. Binnen het participatietraject "wikken en wegen" is interactief contact geweest met vertegenwoordigers en belangenorganisaties, waaronder bewonersvertegenwoordigingen. In het vervolgtraject zullen omwonenden en belanghebbenden nauw worden betrokken bij de verdere uitwerking van de

				plannen, onder meer via ontwerpateliers op de verschillende locaties.
		Enquete DRV	Bezoekers van de inloopavonden van het bewonerscollectief DRV willen graag een terugkoppeling op hun vragen en ingeleverde formulieren.	De terugkoppeling op de ingekomen reacties vindt plaats in het memorandum participatie en deze bijlage met een samenvatting van alle reacties voorzien van een (kort) antwoord. De bezoekers zullen als terugkoppeling per email op de hoogte worden gebracht van de ontwikkelingen binnen het programma en deze bijlage.
		Inwonerscollectief DRV	Van inwoners die aanwezig waren kregen wij de opmerkingen dat inwoners niet geïnformeerd zijn over de Wikken en wegen sessies en niet op de hoogte waren van bestaande informatie over toekomst N201 (website, denkrichtingen, planning ed.). De indruk bestaat dat nog veel meer inwoners dan op inloopavonden aanwezig waren geïnteresseerd zijn en geïnformeerd willen worden en hun mening willen geven.	De sessies Wikken en Wegen zijn beperkt tot een grote kring van stakeholders. Er zijn door de provincie nog geen inloopavonden gehouden. In het vervoltraject zullen omwonenden en belanghebbenden nauw worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen, onder meer via ontwerpateliers op de verschillende locaties.
		Inwonerscollectief DRV	Terugkoppeling geven aan de betreffende inwoners die hun mening hebben gegeven is van belang om de geloofwaardigheid van de provincie naar de inwoners te waarborgen. Er is namelijk nog wel wantrouwen bij inwoners naar de overheid.	De terugkoppeling op de ingekomen reacties vindt plaats in het memorandum participatie en deze bijlage met een samenvatting van alle reacties voorzien van een (kort) antwoord. De bezoekers zullen als terugkoppeling per email op de hoogte worden gebracht van de ontwikkelingen binnen het programma en deze bijlage.
		Inwonerscollectief DRV	Om een goed aangekondigde informatiebijeenkomst voor alle inwoners van De Ronde Venen te organiseren moet alle onduidelijkheid die er is over de toekomst van de N201 bij de inwoners worden weggehaald.	In deze fase van het programma staat er nog niets vast over de toekomst van de N201. In februari 2019 zullen Provinciale Staten een richtinggevend besluit nemen uit de vier denkrichtingen. Daarna volgt nog een lang traject met ontwerpateliers en diverse (vervolg)onderzoeken, waarbij ook gezocht wordt naar optimalisaties van het ontwerp en de ambities (bouwstenen).
		Inwonerscollectief DRV	Inwoners veel meer vooraf betrekken bij beleid en hierdoor te voldoen aan de participatie wens van inwoners en overheid	In deze fase van het programma staat er nog niets vast. Toch zijn er reeds heel veel reacties en ideeën ingebracht via Wikken en Wegen, inloopavonden, spontane reacties etc. Al deze reacties zijn betrokken bij de plannen en worden meegegeven aan Provinciale

				Staten. Die kunnen deze betrekken bij hun besluitvorming.
		Inwonerscollectief DRV	Betrek ons als InwonersCollectief DRV in de plannen van de provincie en de invulling van de omgevingswet als het de inwoners van De Ronde Venen betreft. Wij kunnen hier een verbindende en faciliterende rol in vervullen.	De provincie heeft grote waardering voor de inzet van het inwonerscollectief, die in korte tijd twee inloopavonden heeft georganiseerd en een groot aantal reacties heeft verzameld en aangeboden. Voor het vervolgtraject zal de provincie zeker weer contact leggen om belanghebbenden en omwonenden gelegenheid te geven mee te denken met de toekomstplannen voor de N201.
		InVinkeveen 14 november 2018	Er zijn tal van onderzoeken uitgevoerd, waarvan een aantal slechts globaal en mondeling is toegelicht. Wij hebben vragen gesteld waarop niet inhoudelijk is gereageerd. De definitieve rapporten zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Deze onderzoeken zijn wezenlijk omdat die het beoordelingskader betreffen. Dit is niet acceptabel.	In de sessie Wikken en Wegen van 1 november 2018 is een globale en mondelingen toelichting gegeven op de concept onderzoeken. De definitieve rapporten zullen beschikbaar zijn na het besluit van Gedeputeerde Staten begin januari en betrokken worden bij de verdere besluitvorming.
		InVinkeveen 14 november 2018	We bevinden ons derhalve in de positie dat van ons een reactie op de plannen wordt verwacht terwijl de motivatie van de keuze uit de aangeboden alternatieven en de onderliggende onderzoeken nagenoeg volledig ontbreekt. Een gedegen reactie is daarom helaas onmogelijk.	Vanuit het programma Toekomst N201 wordt geen reactie verwacht, maar wel op prijs gesteld. De vier denkrichtingen en daarbij behorende opties (zgn. bouwstenen) zijn mede op basis van de inbreng van stakeholders tijdens de Wikken en Wegensessies samengesteld.
	11	Besluitvorming		
		Inwonerscollectief DRV	<u>Gemeente</u> Duidelijk aangeven aan inwoners wie verantwoordelijk is voor de toekomst van de N201 en wie hierover beslist. Er is hier onduidelijkheid over omdat ook de gemeente hierop wordt aangesproken door inwoners.	De provincie Utrecht is als provinciaal wegbeheerder verantwoordelijk voor de N201. Vanuit deze rol is het programma Toekomst N201 gestart. De provincie zal zich inzetten om de plannen en besluitvorming actief onder de aandacht te brengen en inwoners hierover te informeren.
		Wikken en Wegen 2017 Enquête vraag 5	<u>Provincie</u> Hoe gaat de samenwerking tussen provincies? Is er een gemeenschappelijke visie van de provincies samen? Stem af met Noord Holland, geef de weg één beeld	De provincie Noord-Holland is betrokken bij de sessies Wikken en Wegen en bij de voorbereiding van het voorstel voor een toekomstbestendige N201 die aan Provinciale Staten van de provincie Utrecht zal worden voorgelegd. Er is op dit moment geen gemeenschappelijke visie van de provincies.

		Enquete 29/8 Liem inbox	De gemeenten langs de N201 en provincie hebben een totaal verschillende visie. Ook wordt er niet samengewerkt met de provincie Noord-Holland. Als het verkeer Noord-Holland in rijdt is het niet meer de verantwoordelijkheid van Utrecht? Op deze manier is enige aanpak gedoemd om te mislukken.	De plannen worden intensief besproken en afgestemd met de betrokken gemeenten, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Bij de beoordeling van de verkeerseffecten wordt er over de provinciegrenzen heen gekeken.
		Wikken en Wegen 2017	<u>Rijksoverheid</u> Wat is de rol van de Rijksoverheid in dit verhaal?	De Rijksoverheid heeft zeggenschap over de snelwegen (de zgn. A-wegen zoals de A4, A2, A9 en A27) en aansluitingen op het onderliggend wegennet. De rijksoverheid heeft in principe geen zeggenschap over provinciale wegen (de zgn. N-wegen) zoals de N201. Het Rijk (Rijkswaterstaat en de minister van Infrastructuur en Milieu) ziet de N201 wel als onderdeel van het grotere netwerk rond Amsterdam en zal bij beïnvloeding van de doorstroming op A-wegen door N-wegen de provincie aanspreken op haar verantwoordelijkheid. Rijkswaterstaat is betrokken bij de sessies Wikken en Wegen en bij de voorbereiding van het voorstel voor een toekomstbestendige N201 die aan Provinciale Staten van de provincie Utrecht zal worden voorgelegd.
		Enquête vraag 5	<u>Daadkracht</u> Maatregelen nemen zonder oeverloze inspraak van betrokken gemeentes, vooral De Ronde Venen, anders gebeurt er nooit iets.	Binnen het programma Toekomst N201 is een strakke planning opgenomen om in twee fases tot een uitvoeringsbesluit te komen eind 2019. Dit betekent dat er ook het komend jaar hard gewerkt moet worden. Daarbij worden wel alle betrokken gemeenten, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat in het proces meegenomen.
		Enquete DRV	<u>Financien</u> Er is geen zicht op het budget, dat is bepalend voor de oplossing	Binnen de programmaopdracht is gezocht naar oplossingen. In de vier denkrichtingen worden maatregelen voorzien van een kostenraming voorgelegd. Het is aan de politiek om alle betrokken belangen af te wegen en een budget beschikbaar te stellen. Dit zal plaatsvinden bij het uitvoeringsbesluit.
		InVinkeveen okt 2018	<u>Onvoldoende informatie</u> De denkrichtingen zijn ondersteund door onderzoeken gericht op de gevolgen voor de doorstroming. Zonder dat enig zicht bestaat	Fase 1 is gericht op het onderling afwegen van de vier denkrichtingen en een richtinggevend besluit te nemen. In het vervolgtraject zullen de maatregelen

			op de technische uitvoering cq uitvoerbaarheid, de flankerende maatregelen per denkrichting en de financiering van al die maatregelen is het niet goed mogelijk eenduidige uitspraken te doen.	meer in detail worden uitgewerkt. Op die manier wordt stap-voor-stap naar een plan toegewerkt dat uitvoerbaar is.
		InVinkeveen okt 2018	<u>Onvoldoende informatie</u> Allereerst stellen wij vast dat er ruim onvoldoende informatie beschikbaar is gesteld om een afgewogen oordeel over de gepresenteerde, en mogelijk andere, opties te kunnen geven. De opties 1 en optie 2 vallen wat ons betreft direct af. Alternatief is optie 3 met als harde randvoorwaarde dat een tunnel bij Vinkeveen daar deel vanuit maakt. Met de huidige informatie opteren wij voor optie 4 waarbij wij ons realiseren dat de wezenlijke uitvoeringsaspecten niet zijn ingevuld. In deze optie is een tunnel in feite noodzakelijk om het verkeer naar en in de kern van Vinkeveen te kunnen afwikkelen.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Er is in beginsel geen beperking in het aantal opties en flankerende maatregelen, maar de onderzoeken naar de vier denkrichtingen en aanvullende maatregelen (de bouwstenen) bieden voldoende informatie om een vervolgstap te nemen. In het vervolgtraject zullen de maatregelen meer in detail worden uitgewerkt. Op die manier wordt stap-voor-stap naar een plan toegewerkt dat uitvoerbaar is.
		Dorpsraad Loenen nov 2018	Wij hebben meegedaan aan dit traject via de Wikken & Wegen bijeenkomsten die door de provincie werden georganiseerd. Tijdens de laatste bijeenkomst werden wij verrast door het voornemen van de provincie om al in de laatste maanden van dit jaar een besluit te nemen over een voorkeursrichting.	Het proces waarbij besluitvorming door Provinciale Staten plaatsvindt in februari 2019 is in de sessies Wikken en Wegen (september en november 2018) gepresenteerd. Daarbij waren vertegenwoordigers van de Dorpsraad Loenen aanwezig. Deze informatie stond ook op onze website.
		Dorpsraad Loenen nov 2018	Welke oplossingsrichting volgens de bewoners gekozen zou moeten worden is nu nog niet met zekerheid te zeggen en is mede afhankelijk van toepassing van mogelijke bouwstenen. Daarvoor is meer tijd voor overleg met omwonenden nodig. Er is nu geen draagvlak voor welke denkrichting dan ook vanwege het ontbreken van nuancering. Gezien deze situatie vragen wij u om vooralsnog geen besluit te nemen over een voorkeurs denkrichting. De komende tijd zal dan gebruikt kunnen worden voor meer overleg met de direct belanghebbenden over de problemen, oplossingsrichtingen en bouwstenen.	De onderzoeken naar de vier denkrichtingen en aanvullende maatregelen (de bouwstenen) bieden voldoende informatie om een vervolgstap te nemen. In het vervolgtraject zullen de maatregelen meer in detail worden uitgewerkt. Daarbij zullen wij de omgeving weer intensief betrekken, waaronder ook de inwoners van Loenen en Vreeland, alsmede de dorpsraden.
		Dorpsraad Loenen nov 2018	Een definitief standpunt over de toekomst van de weg nemen wij pas in nadat de inwoners van Loenen, Vreeland, Kerklaan en Loenersloot voldoende in de gelegenheid zijn gesteld om	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De brief waarin om uitstel van besluitvorming is gevraagd is op 9 november 2018 beantwoord, waarbij is aangegeven dat er geen aanleiding is de besluitvorming uit te stellen. In het

			<p>mee te denken en in te spreken over een toekomstige beleidsrichting. Graag vernemen wij hoe u denkt te handelen als het gaat om de besluitvorming over de toekomst van de N201.</p>	<p>vervolgtraject zullen de maatregelen meer in detail worden uitgewerkt.</p>
		<p>Dorpsraad Vreeland Nov 2018</p>	<p>Voorgesteld wordt om de plannen eerst verder uit te werken en met de inwoners te bespreken, voordat er een richtinggevend besluit wordt genomen.</p>	<p>Het uitwerken van de plannen vindt plaats op basis van de gekozen denkrichting.</p>
		<p>Reactie SADC Flora Holland nov 2018</p>	<p>Er waren bij de presentatie in Wikken en Wegensessie van 1 november nog veel onzekerheden in de MKBA Light. Hier aandacht aan besteden in het vervolgproces.</p>	<p>Een terechte opmerking. In het vervolgproces (fase 2) is voorzien in een volwaardige MKBA op basis van een -meer in detail uitgewerkte- voorkeursvariant.</p>
		<p>InVinkeveen 14 november 2018</p>	<p>Op basis van de beschikbare schaarse informatie is het evenwel wel mogelijk tot een eigen afweging van de gepresenteerde alternatieven te komen.</p> <p>Optie 1 en 2 zijn ruimtelijk zeer ingrijpend en qua woonkwaliteit voor Vinkeveen. Deze opties zijn in feite een impliciete keuze voor de 3e ring om Amsterdam. Een weinig toekomstvaste keuze. Optie 3 is de huidige situatie met een paar 'optimalisaties' welke allemaal gericht zijn op het verbeteren van de doorstroming. Pappen en nathouden met als nadeel een sterkere aantrekkende werking. Maakt de leefbaarheid voor Vinkeveen weer wat slechter.</p> <p>Optie 4 sluit aan bij het tot nu toe gevoerde beleid van de provincie Utrecht en stimuleert het doorgaande verkeer gebruik te maken van de daarvoor bestemde snelwegen. Dat lukt alleen met een snelheidverlaging tot 60 km/uur en het weghalen van de vierbaans wegdelen bij de kruispunten. Wel de bocht bij Mijdrecht rechttrekken en veel betere geluidsschermen bij Vinkeveen. Nog beter zou het zijn eindelijk voor een tunnel bij Vinkeveen te kiezen. In een recent door ons georganiseerde enquête is een sterke voorkeur voor optie 4 gebleken.</p>	<p>Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
		<p>InVinkeveen 14 november 2018</p>	<p>Het onderzoek richt zich op een analyse van 4 denkrichtingen (ook alternatieven of opties). Opmerkelijk is dat denkrichting 4 (afwaarderen met knippen) door de PU slechts als een puur theoretische mogelijkheid wordt gezien. Deze optie is in aangepaste vorm echter wel degelijk een goede mogelijkheid.</p>	<p>Het fysiek afsluiten van een provinciale weg is nog nooit eerder toegepast. Verwacht wordt dat een afsluiting veel weerstand oproept bij omwonenden en bedrijven. Er is twijfel of deze maatregel juridisch standhoudt bij toetsing door de rechter. Daarnaast is vastgesteld dat volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig het afwaarderen</p>

				naar maximaal 60 km/u met het huidige wegprofiel niet passend en verkeersonveilig is, mede gelet op de (zeer) hoge verkeersintensiteiten. Dit zou o.a. betekenen dat de weg opnieuw moet worden ingericht en veel smaller wordt. Een uitgebreidere toelichting staat in het Memorandum "toelichting op verschillen in uitgangspunten onderzoeken", paragraaf 3.2. en 3.3.
		In Vinkeveen 14 november 2018	Het proces van dit onderzoek is gekenmerkt door een lange stille periode (ongeveer Q3 2017 tot Q2 2018) en vervolgens van grote haast. Dit gaat ten koste van de kwaliteit en maakt een reactie van bewoners van Vinkeveen praktisch onmogelijk. Wij verwachten dat er alsnog ruimte wordt gegeven voor een echte consultatieronde van de bewoners.	De genoemde "stille periode" is benut om een aantal onderzoeken uit te voeren naar verkeer, openbaar vervoer, fiets en smart mobility. Deze onderzoeken zijn gedeeld tijdens de sessie Wikken en Wegen in september 2018 en op de website. Alle vervolgonderzoeken zijn op hoofdlijnen gedeeld tijdens de sessie Wikken en Wegen op 1 november en zullen openbaar zijn nadat Gedeputeerde Staten begin januari 2019 een besluit hebben genomen.
	12	Overig		
		Enquete vraag 4	<u>Bomen</u> Een paar jaar geleden zijn de bomen langs het fietspad bij Hofland gekapt, maar er zijn nog steeds geen nieuwe voor in de plaats geplant.	Wij zullen navraag doen bij de beheerder van de bomen of, en zo ja wanneer er nieuwe bomen worden geplaatst.
		Enquete vraag 4	<u>Tegenstrijdige belangen</u> Het is een economisch belangrijke weg naar zowel de bloemenveiling en schiphol waardoor het soms tegenstrijdige belangen met zich meebrengt om een oplossing te vinden waar iedereen tevreden mee zal zijn.	De opdracht binnen het programma Toekomst N201 is om alle betrokken belangen mee te wegen en te komen tot een integrale, toekomstvaste oplossing. Ook economische belangen wegen daarin mee.
		Enquete vraag 4 Enquete DRV	<u>Visie</u> Wat willen wij? Functionerende autowegen of functionerend openbaar vervoer. Pak het groot aan: heb lef, wees professioneel en oog voor kwaliteit Nieuw trace door polder naar A2 (2x)	In de denkrichtingen 1 en 4 zijn twee opties uitgewerkt die een scherpe keuze voor automobilititeit (denkrichting 1) of leefbaarheid en milieu (denkrichting 4) in zich hebben. Verwezen wordt naar de conclusies en kanttekeningen bij deze denkrichtingen.
		Inbox 9/8	<u>Verschillende problematiek oost/westzijde</u> De oost problematiek op de N201 is totaal verschillend van de west problematiek van de N201.	Binnen het programma Toekomst N201 wordt gewerkt naar de aanpak van het gehele tracé binnen de provincie Utrecht, met een goede afstemming met alle

				partijen buiten de provincie. In het vervolgtraject zullen de plannen meer per deelgebied worden uitgewerkt, onder meer in ontwerpateliers op locatie (diverse dorpskernen).
		Inbox 20/8	<u>Gemiste kans</u> De weg is een paar jaar geleden geheel op de schop gegaan. Had meteen een voorbeeld genomen aan Noord-Holland en de weg 4 baans gemaakt. Dat had veel geld bespaard en ergernis voorkomen.	Ongeacht de plannen binnen het programma Toekomst N201 blijft de provincie werken aan goed onderhoud en verbetering van de huidige weg. Een keuze voor een tweebaansweg was bij de laatste werkzaamheden niet aan de orde.
		Inbox 28/8 InVinkeveen 2017	<u>Locatiebeleid</u> Transportbedrijven en busbedrijven dienen niet in steden en dorpen gesitueerd te worden, maar bij de snelwegen. Dat geeft minder verkeer door aanliggende dorpen. Er zijn ook andere gebruikers van de weg. Zo blijft het bij een zorgvuldige afweging van belangen merkwaardig dat bedrijven de vrije hand krijgen bij de vestiging van hun bedrijf en pas daarna gaan nadenken over de bereikbaarheid voor goederen of medewerkers. e openbare ruimte dan alleen verkeersdeelnemers.	Deze vraag raakt het vestigingsbeleid en kan binnen het programma Toekomst N201 niet beïnvloed worden. Deze afweging vindt plaats bij het toekennen van functies in het kader van het ruimtelijk beleid van gemeenten en provincies. Opgemerkt wordt dat (transport)bedrijven zich doorgaans nabij goede infrastructuur vestigen.
		InVinkeveen 2017	<u>Ruimtelijke inpassing</u> Bij de N201 gaat het meer om een goede ruimtelijke inpassing dan dat er een verkeersprobleem is.	De N201 voldoet nu en in het referentiejaar 2030 niet (meer) aan de provinciale eisen voor doorstroming en bereikbaarheid. In de visie van de provincie is er sprake van een verkeersprobleem. Daarnaast is een goede ruimtelijke inpassing van mogelijke aanpassingen een belangrijke opgave. Daarom kent het programma Toekomst N201 ook de opgave om de problematiek integraal aan te pakken.
		InVinkeveen 2017	<u>Alternatieve tracé's</u> Denk na over alternatieven voor het huidige tracé. Bijvoorbeeld een ander tracé, of ondertunneling of verdiepte ligging. Is het denkbaar dat er een geheel nieuw tracé wordt gekozen? Reeds langer leeft in het dorp, en om tal van zeer valide redenen, de wens om de huidige weg verdiept of als tunnel aan te leggen. Geeft weer nieuwe uitdagingen met de aansluitingen maar is nu, voordat het centrumplan in de steigers staat, nog 'eenvoudig' te realiseren	In denkrichting 1, 2 en 3 zijn alternatieve tracé's (aanpassing bocht bij Mijdrecht) uitgewerkt. Bij denkrichting 1 en 2 zijn ook ondergrondse opties meegenomen (ondertunneling Vinkeveen en aquaduct bij Vreeland). Geheel nieuwe tracé's voor de gehele weg zijn buiten beschouwing gelaten.

		Wikken en Wegen 2017	<u>Ontwikkelingen Schiphol/Greenport Aalsmeer</u> Hoe gaan Schiphol Logistics Park en Greenport Aalsmeer zich in de toekomst ontwikkelen ?	Schiphol Logistics Park en Greenport Aalsmeer zijn eigenlijk nog maar in de beginfase van hun ontwikkeling. Deze zullen in rap tempo gaan groeien. In Noord-Holland is daar al een probleem met vrachtverkeer dat van de A9 afkomt.
		InVinkeveen okt 2018	<u>Effecten buiten regio</u> Het vergroten van de capaciteit van de N201 heeft gevolgen voor een groter gebied dan de N201.	Uit de onderzoeken blijkt dat alleen denkrichting 1 een verkeersaantrekkende werking heeft en een bijdrage levert aan andere knelpunten in de regio. De andere denkrichtingen hebben niet of nauwelijks effect.
		Reactie SADC Flora Holland nov 2018	Waarborgen van de doorstroming van het goederenvervoer van en naar de zuid- oostzijde van de Metropoolregio Amsterdam. Verzoek is om hier integraal naar te kijken en hierbij ook de andere ontsluitingswegen voor het goederenvervoer in de regio te betrekken, waaronder de A4 en de A9 en er o.a. rekening mee te houden dat de I/C-verhouding van de N201/A4 niet verslechtert. Ontlast in een gezamenlijke inzet het hoofdwegennet inclusief verbetering van de aansluitingen op natuur- en recreatie waarden.	Het programma Toekomst N201 heeft de opgave om de problematiek integraal aan te pakken. Bij de verkeersanalyse en verkeersmodellering is het gehele netwerk in onderlinge samenhang worden betrokken. Daarbij wordt samengewerkt met gemeenten, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. In het vervolgetraject zullen de maatregelen meer in detail worden uitgewerkt.