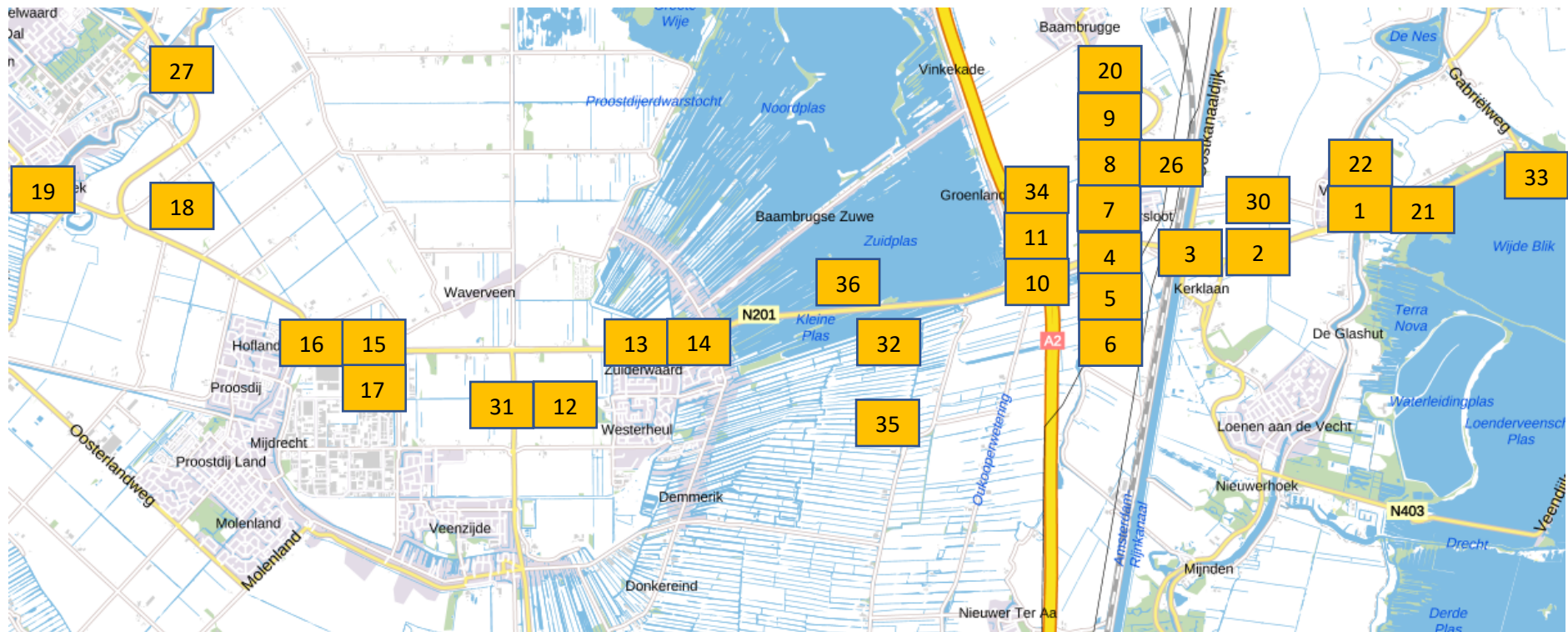


Overzicht van ingekomen reacties naar aanleiding van Ontwerpateliers Toekomst N201, juli 2019



Reacties zonder specifieke locatie:

23	24	25	28	29								
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
50	51	52	53	54	55	56						

Samenvatting van ingekomen reacties naar aanleiding van Ontwerpateliers Toekomst N201, juli 2019

	VREELAND	29	Verbeter het openbaar vervoer, dat moet 2x zoveel gaan presteren
1	Brug Vreeland minder vaak open		FIETS
2	Combineer busbaan+vrije rechtsaffer bij aansluiting op N402	30	Verbeteren fietsroute Vreeland-Loenersloot
3	Voor de doorstroming moet de brug ARK worden verbreed	31	Verbeteren fietsroute Mijdrecht-A2
	LOENERSLOOT	32	Aanleg fietsroute via Geuzensloot slecht idee
4	Ondertunnel het tracé A2 tot N402 met een gesloten tunnel	33	Fietsverlichting op tracé Vreeland-Hilversum ontbreekt
5	Leg ongelijkvloerse kruising aan bij Loenersloot	34	Leg fietsroute zuidzijde A2-Loenersloot en behoud pad noordzijde
6	Leg een rotonde aan bij Loenersloot	35	Leg nieuw fietspad van Binnenweg naar Bellopad en Mijdr.Dwarswg
7	Oorzaak knelpunt Loenersloot ligt bij A2 en kruising met N402	36	Het bestaande fietspad voorzien van brede berm fietspad-rijbaan
8	In besluit PS staat dat brug over de Angstel moet worden verhoogd		AANDACHTSPUNTEN GEHELE N201
9	Sluipverkeer vanaf A2 Abcoude/Baambrugge naar Loenersloot	37	Continue verkeersstroom, oprijden en oversteken moeilijk
10	Vergroot capaciteit op- en afritten A2	38	Verlaag over het gehele traject de snelheid tot 60 km/u
11	Oorzaak problemen is onvoldoende doorstroming op de A2	39	Afstelling verkeerslichten op de N201 is slecht
	VINKEVEEN	40	Onvoldoende inzicht effecten op onderliggend wegennet
12	Ontsluit Vinkeveen via de Mijdrechtse Dwarsweg	41	Maatregelen voor doorstroming trekken extra verkeer aan
13	Verhoog het viaduct en pas de op/afritten aan bij Vinkeveen	42	Pas brughoogten aan (hoger) voor sloepenroute
14	Trek tunnel langs Vinkeveen door tot de plas t.b.v. open vaarroute	43	Benut kansen voor toerisme en recreatie
	MIJDRECHT	44	Beperk of verbied vrachtverkeer op de N201
15	Verbreden/rechttrekken Waverveense Zijweg		VERKEERSKUNDIGE OPMERKINGEN
16	Behoud volwaardige aansluiting Waverveensepad op N201	45	Verbreden kruispunten leidt niet tot verbetering
17	Behoud twee aansluitingen op Mijdrecht	46	Oorzaak files is ritsen na kruising
18	Gevaarlijke situatie zijwegen tracé Mijdrecht-Uithoorn	47	Doorstroming verbetert door vervangen stoplichten door rotondes
19	De Irenebrug moet open blijven voor alle verkeer	48	Doorstroming verbetert door weghalen stoplichten
	GELUID- EN LUCHTKWALITEIT	49	Twijfel of de voorgestelde maatregelen effectief zijn
20	Loenersloot heeft cummulatie van overlast (weg-spoor-kanaal)		PARTICIPATIE
21	Er is ernstige geluidhinder bij 't Sluisje in Vreeland	50	De opmerkingen uit OA1 zijn niet verwerkt in knelpuntenlijst (app)
22	Luchtkwaliteit school Vreeland langs N201	51	Onvoldoende tijd op de plannen uit de ontwerpateliers te reageren
23	Neem maatregelen gericht op verminderen geluidsoverlast	52	Opdracht voor studie N201 is te beperkt
24	Geen onderzoeken geluid, lucht etc. zodat keuze nu niet mogelijk is	53	Verbreden kruispunten stap naar verbreden 2x2 rijstroken
25	Oordeel luchtkwaliteit, met name stikstof, ontbreekt nog geheel	54	De scores in de vorm van smiley's zijn niet altijd consistent
26	Breng bij Loenersloot de extra overlast in beeld, stel nulmeting op		OVERIG
	OPENBAAR VERVOER	55	Besteed ook aandacht aan verkeersgedrag (voorlichting, controle)
27	Onderzoek een lightrailverbinding Loenersloot-Amsterdam	56	Ga gebruik provinciale wegen zwaarder belasten
28	Verbeteren openbaar vervoer		

Q&A naar aanleiding van ingekomen reacties naar aanleiding van Ontwerpateliers Toekomst N201, juli 2019 (ingekomen juli-medio september 2019)

Leeswijzer

Er zijn in juli 2019 vier zgn. ontwerpateliers gehouden voor de kernen Vreeland, Loenersloot, Vinkeveen en Mijdrecht. Er zijn diverse voorstellen getoond en aan een ontwerptafel is onder leiding van een gespreksleider gesproken over mogelijke oplossingen, kansen en bedreigingen. Met behulp van een app is het ook mogelijk geweest de voorstellen buiten de ontwerpateliers thuis te bekijken. Er zijn ca. 115 schriftelijke reacties binnengekomen. De ingekomen informatie is als volgt verwerkt:

1. Samenvatting in een Q&A-lijst. Die treft u hieronder aan. Het betreft een selectie van de belangrijkste opmerkingen voorzien van een antwoord dat past in deze fase van het programma Toekomst N201. Doel van deze lijst is om geïnteresseerden snel inzicht te geven in de belangrijkste aandachtspunten.
2. Samenvatting van alle ingekomen reacties. Dit is een apart document waarin alle reacties zijn opgenomen, indien nodig uitgesplitst in diverse onderwerpen waarop een reactie gegeven kan worden. Doel van deze lijst is om alle reacties goed te documenteren en in de loop van het ontwerpproces in beeld te houden.
3. Samenvatting van de ontwerptafels. Dit zijn de verslagen van de gesprekken van deelnemers aan de zgn. ontwerptafels die tijdens de ontwerpateliers zijn gehouden. Doel van deze gesprekken is om aan de hand van de getoonde ontwerpen samen na te denken over de ontwerpen, alternatieven en goede ideeën om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid op en rond de N201 te verbeteren. In deze fase zijn nog niet alle reacties voorzien van een antwoord. Soms wordt verwezen naar de Q&A-lijst of naar voorstellen die in het eerstvolgende ontwerpatelier aan de orde komen. De beantwoording van alle reacties is “huiswerk” bij het verder uitwerken van de plannen.
4. Memorandum participatie. Dit document is nog niet beschikbaar en kan pas worden opgesteld als het gehele ontwerpproces is doorlopen. Op dit moment is het ontwerpproces nog in volle gang. Er volgt nog een tweede ronde van ontwerpateliers. Ook alle reacties uit deze ontwerpateliers zullen worden verwerkt en uiteindelijk een plek vinden in het memorandum participatie.

	SAMENVATTING REACTIE ONTWERPATELIER JULI 2019	ANTWOORD
	VREELAND	
1	Zet de brug bij Vreeland minder vaak open tijdens de spits zodat het verkeer kan doorrijden	Dit probleem is bekend. Het aantal openingen tijdens de spitsperioden is reeds klein, probleem zijn de openingen direct na 9 uur. De spits is dan nog niet ten einde, dus ontstaat filevorming. Dit wordt meegenomen in het uitwerken van maatregelen.

2	Combineer bij het kruispunt van de N201 met de N402 (Loenen) de busbaan vanaf Loenen met een vrije rechtsaffer richting Vreeland/Hilversum	Een interessante suggestie! Dit wordt beoordeeld op de bijdrage aan leefbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid.
3	Voor de doorstroming is het nodig om de brug over het Amsterdam Rijn Kanaal te verbreden.	In het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019 is gekozen voor het uitwerken van denkrichting 3. Dit houdt in dat de huidige weg, 1x2 rijstroken met 80 km/h intact blijft en de focus ligt op het oplossen van de knelpunten (lees kruispunten), kijken naar mogelijkheden voor bouwstenen (de huidige bruggen en de passage Vinkeveen) en een aantal aanbevelingen (verkeersveiligheid, landbouwverkeer enz.). Daar zit het verbreden / verdubbelen van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal niet bij. Bovendien is de huidige brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in 2014 vernieuwd met de gedachte dat verbreding van de N201 niet plaats zal gaan vinden.
LOENERSLOOT		
4	Ondertunnel het tracé bij Loenersloot vanaf de A2 tot N402 met een gesloten tunnel	Deze variant is naar voren gebracht door de Dorpsraad Loenersloot. Dit voorstel wordt betrokken bij de ontwerpen voor knelpunten en aanvullende maatregelen (bouwstenen) die voor ontwerpatelier 2 worden opgesteld en daarbij wordt beoordeeld wat dit betekent voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid versus de financiële en infrastructurele haalbaarheid.
5	Leg een ongelijkvloerse kruising met volwaardige op- en afritten en een (auto)tunnel aan bij Loenersloot	Deze variant is naar voren gebracht door een aantal bewoners van Loenersloot alsmede de Dorpsraad Loenersloot. Deze variant wordt schetsmatig uitgewerkt en er wordt beoordeeld in hoeverre deze variant een bijdrage levert aan het verbeteren van leefbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid versus de landschappelijke inpasbaarheid.
6	Leg een rotonde aan bij aansluiting Loenersloot	Deze variant is naar voren gebracht door een aantal bewoners van Loenersloot alsmede de Dorpsraad Loenersloot. Deze variant wordt schetsmatig uitgewerkt en er wordt beoordeeld in hoeverre deze variant een bijdrage levert aan het verbeteren van leefbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid versus de landschappelijke inpasbaarheid.
7	De oorzaak van het knelpunt Loenersloot ligt niet bij de kern Loenersloot, maar bij de A2 en het kruispunt met de N402	Op de N201 is rond de aansluiting op de A2 sprake van een complex van factoren die leidt tot filevorming en een soms verslechterde bereikbaarheid. Dit betekent dat het tracé tussen de Demmerikse brug (westzijde) en de aansluiting op de N402 bij Loenen (oostzijde) in samenhang dient te worden onderzocht. De bijdrage vanuit Loenersloot is gelet op het verkeersaanbod vanuit de aansluitende zijwegen beperkt. Wel is de vorm

		van de aansluitingen van Loenersloot op de N201 (de Binnenweg en de Rijksstraatweg) één van de oorzaken voor de slechte verkeersafwikkeling van de N201 bij Loenersloot.
8	In het besluit van Provinciale Staten staat dat ook de brug over de Angstel mogelijk wordt verhoogd. Dit is een brug die niet open kan en momenteel ook geen problemen oplevert.	Een terechte opmerking. De brug over de Angstel kan inderdaad niet open en levert geen problemen op. Dit is een fout. Bij het mogelijk verhogen van bruggen gaat het om de beweegbare bruggen over de Vecht (Vreeland) en bij de Demmerikse sluis brug (Vinkeveen). Wel kan het noodzakelijk zijn de brug over de Angstel aan te passen als onderdeel van een mogelijke aanpassing van de aansluiting op de Rijksstraatweg en Binnenweg bij Loenersloot.
9	Er rijdt veel sluijverkeer vanaf de A2 (Abcoude en Breukelen) naar Loenersloot!	Bij de verdere uitwerking worden alle reële varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Ook wordt gekeken naar het (sluip)verkeer vanaf de A2 via Loenersloot: welke invloed heeft dit en zijn er aanvullende maatregelen nodig en/of wenselijk en zo ja door wie kunnen die dan worden opgepakt en uitgevoerd.
10	Door het vergroten van de capaciteit van de afritten van de A2 zal de doorstroming op de N201 verbeteren.	De capaciteit van de afrit vanaf Amsterdam naar Vinkeveen is inmiddels vergroot. Bij de verdere uitwerking worden alle reële varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook de effecten op de afritten vanaf de A2 en de noodzaak om deze aan te passen.
11	De werkelijke oorzaak van de problemen op de N201 is onvoldoende doorstroming op de A2. Verkeer kan de N201 niet goed op- of afkomen.	De drukte op de A12 is een gegeven en hierover is de provincie in gesprek met Rijkswaterstaat (RWS). In het voorjaar heeft RWS de afrit bij Vinkeveen vanaf Amsterdam verlengd en verdubbeld. Dit heeft er in ieder geval voor gezorgd dat er voornog geen stilstaand verkeer meer staat op de vluchstrook van de A2. Het af- en oprijden van de N201 zijn twee verschillende zaken. De N201 oprijden betekent dat we iets moeten doen aan de afvoercapaciteit van de verkeerslichten en de vormgeving van beide kruispunten aan weerszijden van de A2. De N201 afrijden (en dus de A2 op) heeft te maken met de capaciteit op de A2 zelf, maar ook met de capaciteit van de toeritten naar de A2. Hierover lopen gesprekken met RWS om aan de hand van berekeningen uit het verkeersmodel te kijken wat er nodig is om deze capaciteit te vergroten. De provincie heeft geen invloed op het verkeer op de A2 zelf, daar is RWS verantwoordelijk voor.
	VINKEVEEN	
12	Zorg dat Vinkeveen ontsloten wordt via de Mijdrechtse Dwarsweg	In de huidige situatie zijn er twee ontsluitingen voor Vinkeveen centrum. De eerste is de ongelijkvloerse aansluiting op de N201 en de tweede is de aansluiting op de N212

		<p>via de Mijdrechtse Dwarsweg. Groot vrachtverkeer dat een hoogte heeft van meer dan 3,50 m moet nu al gebruik maken van deze tweede aansluiting, omdat het viaduct ter hoogte van de Herenweg een beperking van de doorrijdhoogte heeft van 3,50 m. Al het verkeer gebruik laten maken van de aansluiting via de N212 (Mijdrechtse Dwarsweg) maakt de bereikbaarheid van Vinkeveen kwetsbaar en ook verkeersonveilig. Nu kiest het verkeer op basis van zijn bestemming één van beide aansluitingen. Vanuit de opdracht voor de N201 wordt gekeken naar het optimaliseren van de aansluiting bij de Herenweg.</p>
13	Verhoog bij de afslag Vinkeveen het viaduct en pas de op/afritten aan	<p>Naar het verhogen van het viaduct en aanpassing van de op/afritten is recent onderzoek verricht. Indien de aansluiting in de huidige vorm blijft gehandhaafd (viaduct van de N201 over de Herenweg heen) bestaat de mogelijkheid om, met het oog op de verkeersveiligheid, aanpassingen door te voeren door het verlengen van de opritten en het aanbrengen van een middengeleider op de N201 in de richting van Mijdrecht. Hoewel uit het onderzoek is gebleken dat verhogen van het viaduct technisch haalbaar is, geeft de gemeente De Ronde Venen er de voorkeur aan de huidige doorrijdhoogte te handhaven. Dit om ongewenste verkeersbewegingen van nog grotere vrachtwagens door het dorp Vinkeveen te voorkomen.</p> <p>Indien er binnen het programma Toekomst N201 wordt besloten de huidige situatie aan te passen -bijvoorbeeld door een open en/of gesloten tunnelbak- is aanpassing van de op/afritten altijd nodig. Het beperken van zwaar vrachtverkeer door het dorp Vinkeveen zal dan op een andere wijze worden opgelost.</p>
14	Als de N201 door Vinkeveen in een (open) tunnel(bak) wordt aangelegd, trek deze dan door tot de plas zodat er nabij de kern Vinkeveen een open doorvaart ontstaat tussen de twee plassen (Kleine Plas en Zuidplas)	<p>Dit idee is bekend. Dit wordt beoordeeld op (technische) haalbaarheid en de bijdrage aan leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid.</p>
	MIJDRECHT	
15	Als de bocht bij Mijdrecht wordt rechtgetrokken, ga dan de Waverveense Zijweg verbreden en rechtekken	<p>De aanleg van de zgn. bocht bij Mijdrecht betekent een complexe ingreep voor de diverse aansluitingen voor Mijdrecht, lokale wegen en erfontsluitingen. Mede aan de hand van de ingekomen reacties worden deze plannen verder uitgewerkt. Op 19 september 2019 is in een aparte bijeenkomst gesproken met belanghebbenden die direct geraakt kunnen worden door het nieuwe tracé. De suggestie ten aanzien van de Waverveense Zijweg wordt meegenomen bij de uitwerking van de aangepaste schetsontwerpen.</p>

16	Bij de aanleg van een nieuwe weg rond Mijdrecht dient er een volwaardige aansluiting van de N201 met het Waverveensepad te blijven bestaan	De aanleg van de zgn. bocht bij Mijdrecht betekent een complexe ingreep voor de diverse aansluitingen voor Mijdrecht, lokale wegen en erfontsluitingen. Mede aan de hand van de ingekomen reacties worden deze plannen verder uitgewerkt. Op 19 september 2019 is in een aparte bijeenkomst gesproken met belanghebbenden die direct geraakt kunnen worden door het nieuwe tracé. De term volwaardig is een moeilijke, zoals de plannen er nu voor staan wordt het Waverveense Pad ontsloten op de N201 door middel van een parallelweg aangesloten op het nieuwe kruispunt bij de Veenweg.
17	Behoud voor Mijdrecht twee aansluitingen op de N201	In de ontwerpdeliers zijn twee varianten getoond, te weten behoud van de huidige twee ontsluitingen (Hofland en Veenweg), of beperken tot één ontsluiting (Veenweg). Bij de verdere uitwerking wordt de komende maanden onderzocht welke gevolgen deze varianten hebben voor de verkeersstromen binnen Mijdrecht. Ook wordt gekeken naar de gevolgen van het verkorten van de bocht bij Mijdrecht, bijvoorbeeld voor de bus en het vrachtverkeer. De resultaten zullen in de loop van het najaar in beeld komen en getoond worden tijdens de tweede serie ontwerpdeliers.
18	Op de diverse zijwegen op het tracé Mijdrecht-Uithoorn is sprake van een gevaarlijke situatie, met name voor fietsers.	Door de plaatsing van de nieuwe slimme verkeerslichten (iVRI's) is het verkeer geleidelijker gaan doorstromen. Voor de doorstroming op de N201 is dit heel goed natuurlijk. Een bij-effect is echter dat hierdoor de oversteekbaarheid van de N201 vanuit de zijwegen op het gedeelte N201 tussen Uithoorn (N196) en Mijdrecht (Hofland) is verslechterd. Vooral het kruispunt N201 met de 1 ^e en 2 ^e Zijweg wordt vaak genoemd. Momenteel is de provincie bezig om via kleine maatregelen te trachten deze verkeersonveilige situatie zo snel mogelijk te verbeteren. Dit staat dus los van de plannen voor de langere termijn van de N201.
19	De Irenebrug moet openblijven voor alle verkeer	De Raad van State heeft recent uitspraak gedaan over de plannen van de gemeente Uithoorn om de komende vijf jaar agrarisch verkeer te verbieden om over de Irenebrug te rijden. Daarbij is de gemeente Uithoorn in het gelijk gesteld. Tegen deze uitspraak is geen beroep mogelijk, zodat hiermee de plannen definitief zijn geworden. De mogelijke effecten van de gewijzigde situatie worden meegenomen in de plannen Toekomst N201, waarbij samen met de provincie Noord-Holland wordt gekeken naar mogelijke oplossingen. De uitspraak van de Raad van State vindt u hier: https://www.raadvanstate.nl/@116668/201709837-1-a2/
GELUID- EN LUCHTKWALITEIT		

20	Er is reeds veel overlast in Loenersloot van de snelweg (A2), de spoorweg (4 sporen) en het kanaal (Amsterdam Rijn Kanaal). De optelsom van deze overlast is disproportioneel. Met deze situatie moet bij de maatregelen rekening worden gehouden.	De overlast is bekend. Doelstelling van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N201. Dit betekent dat ook bij Loenersloot wordt gezocht naar maatregelen die op beide aspecten positief scoren.
21	Er is sprake van ernstige geluidhinder bij de woningen aan 't Sluisje in Vreeland	Dit probleem is bekend. De belangrijkste doelstelling van het project is het verbeteren van de leefbaarheid. Het beperken van geluidhinder is hierbij een belangrijk middel. Daarnaast zullen de effecten van de voorgestelde maatregelen de komende maanden worden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten. Daarbij zullen ook mogelijke geluidsreducerende maatregelen in beeld worden gebracht.
22	De luchtkwaliteit bij de basisschool Vreeland is slecht vanwege de nabijgelegen N201	De basisschool en het speelterrein liggen dicht langs de N201. In de huidige situatie zijn er geen overschrijdingen van wettelijke normen. De beoordeling op het aspect luchtkwaliteit van de voorgestelde maatregelen zal de komende maanden worden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten. Meer informatie over luchtkwaliteit in de provincie Utrecht vindt u op onze webkaarten (kies "milieu" en vervolgens "lucht"), deze vindt u hier: https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?debug=false&version=
23	Neem maatregelen gericht op het verminderen van geluidsoverlast zoals geluidsschermen en stil asfalt.	De belangrijkste doelstelling van het project is het verbeteren van de leefbaarheid. Het beperken van geluidhinder is hierbij een belangrijk middel. Voor het tracé langs Vreeland, tussen het kruispunt met de Singel en de brug over de Vecht, worden momenteel plannen uitgewerkt om een lage, innovatieve geluidswal te plaatsen. Dit is een zgn. Whiswall. Meer informatie over de Whiswall vindt u hier: https://4silence.nl/producten/whiswall-een-innovatieve-toepassing-van-de-whisstone/ Daarnaast zullen de effecten van de voorgestelde maatregelen de komende maanden worden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten. Daarbij zullen ook mogelijke geluidsreducerende maatregelen in beeld worden gebracht.
24	Er zijn nog geen goede onderzoeken naar de effecten op geluid, lucht, natuur en landschap uitgevoerd, zodat een gefundeerde keuze op dit moment niet mogelijk is!	Dat klopt. Wel zijn de gepresenteerde varianten kansrijk en zijn op basis van expert judgement beoordeeld. Maar daarmee is een definitieve keuze nog niet mogelijk. De beoordeling op de aspecten geluid, lucht, natuur en landschap van de voorgestelde

		maatregelen worden de komende maanden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten.
25	De plannen zijn nog niet beoordeeld op het aspect luchtkwaliteit. Met name gelet op de actuele uitspraken van de Raad van State over stikstof zal dit nog moeten plaatsvinden	De uitspraken van de Raad van State zijn bekend. Terecht wordt erop gewezen dat de plannen moeten voldoen aan de eisen op het gebied van luchtkwaliteit en de recente jurisprudentie over stikstof. De beoordeling op het aspect luchtkwaliteit en stikstof van de voorgestelde maatregelen wordt de komende maanden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten en wat dit betekent voor de (on)haalbaarheid van de diverse varianten.
26	Loenersloot heeft al veel last van hinder van het autoverkeer op de A2 en N201, het spoorverkeer en het scheepvaartverkeer op het Amsterdam Rijnkanaal. Breng daarom bij Loenersloot de extra overlast van de plannen van het programma Toekomst N201 vooraf in beeld en stel een nulmeting op	Het klopt dat Loenersloot hinder ondervindt van de diverse infrastructuur die er in de nabijheid van het dorp functioneert. De provincie Utrecht kan echter niets doen aan de overlast van de A2, het scheepvaartverkeer en het spoorverkeer. Het programma Toekomst N201 is er wel op gericht zowel de leefbaarheid als de doorstroming en bereikbaarheid van de N201 te verbeteren. Maatregelen gericht op het beperken van geluidhinder en verbeteren van de luchtkwaliteit zijn daar onderdeel van. Inzet is om te komen tot een verbetering van de huidige situatie op en rondom de N201. Deze verbetering wordt vooraf in beeld gebracht.
OPENBAAR VERVOER		
27	In het kader van het verbeteren van het openbaar vervoer zou onderzoek moeten plaatsvinden naar een lightrail-verbinding tussen Amsterdam en Loenersloot	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Het onderzoek hierover loopt nog en richt zich onder meer op de mogelijkheid van het ontwikkelen van een nieuw treinstation bij Loenersloot, het verbeteren van de busdiensten en het aansluiten op de verbindingen richting Amsterdam en Utrecht. Als een treinstation bij Loenersloot haalbaar is, dan zullen de sprinters tussen Utrecht / Rotterdam en Amsterdam ook bij Loenersloot gaan stoppen. Lightrail is geen onderdeel van dit onderzoek. Dit onderzoek zal in de loop van het najaar gereed zijn en betrokken worden bij de tweede serie ontwerpateliers die in de regio worden gehouden.
28	Waarom wordt het openbaar vervoer niet verbeterd?	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Het onderzoek hierover loopt nog en richt zich onder meer op de mogelijkheid van het ontwikkelen van een nieuw treinstation bij Loenersloot, het verbeteren van de busdiensten en het aansluiten op de verbindingen richting Amsterdam en Utrecht. Dit onderzoek zal in de loop van het najaar gereed zijn en betrokken worden bij de tweede serie ontwerpateliers die in de regio worden gehouden.
29	Het openbaar vervoer moet tweemaal beter gaan presteren.	Binnen het programma Toekomst N201 wordt gekeken naar maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren. Enerzijds door verkeerskundige maatregelen, zoals

		prioritering, in/uitvoegstroken bij bushaltes, slimme verkeerslichten, goede faciliteiten bij de bushaltes etc. Anderzijds door in overleg met de concessiehouders (busmaatschappijen), overheden, reizigersorganisaties (zoals Rover) en anderen te komen tot een robuust, betrouwbaar en kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer.
	FIETS	
30	Verbeter de fietsroute tussen Vreeland en Loenersloot, bijvoorbeeld door het fietspad aan de noordzijde te leggen en/of een betere fietspassages bij de kruispunten met de Singel (Vreeland), N402 (Loenen) en Rijksstraatweg/Middenweg (Loenersloot)	Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Het onderzoek hierover loopt nog en richt zich onder meer op het ontwikkelen van betere en veiligere fietsroutes, bijvoorbeeld door een alternatieve fietsroute via de Geuzensloot. Dit onderzoek zal in de loop van het najaar gereed zijn en betrokken worden bij de tweede serie ontwerpateliers die in de regio zullen worden gehouden. De genoemde suggesties worden meegenomen in het uitwerken van mogelijke maatregelen.
31	Verbeter de fietsroute tussen Mijdrecht en de A2, bijvoorbeeld door het fietspad aan de zuidzijde te leggen en/of betere en veiligere fietspassages bij de kruispunten met de N212, Vinkeveen, de Demmerikse Brug en de A2.	Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Het onderzoek hierover loopt nog en richt zich onder meer op het ontwikkelen van betere en veiligere fietsroutes, bijvoorbeeld door een alternatieve fietsroute via de Geuzensloot. Dit onderzoek zal in de loop van het najaar gereed zijn en betrokken worden bij de tweede serie ontwerpateliers die in de regio worden gehouden. De genoemde suggesties worden meegenomen in het uitwerken van mogelijke maatregelen.
32	De suggestie van een fietsroute via de Geuzensloot is slecht, omdat dit de landschappelijke en natuurlijke waarden aantast!	Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Een route via de Geuzensloot is één van de alternatieven die wordt bekeken. De beoordeling op de aspecten landschap en natuur van de voorgestelde maatregelen zal de komende maanden worden uitgewerkt. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven over de effecten.
33	Fietsverlichting op tracé Vreeland-Hilversum ontbreekt zodat deze route niet aantrekkelijk is	De N201 loopt zowel bij Vinkeveen (Vinkeveense plassen) als bij Kortenhoef (Loosdrechtse plassen) als bij Hilversum door natuurgebieden. Het beleid is om hier vanuit landschap, natuur en fauna geen verlichting langs de weg en de fietspaden aan te leggen. Vertoring van de flora en fauna wordt hierdoor voorkomen. Gevolg is wel dat fietsen in de avond- en nachtelijke uren als het donker is als onaangenaam en sociaal onveilig worden ervaren. Langs de Vinkeveense plassen wordt gekeken of het mogelijk is om bijvoorbeeld met dynamische verlichting verbeteringen door te gaan voeren. Het wegvak Vreeland-Hilversum ligt op grondgebied van provincie Noord-Holland. Deze vraag wordt dan ook doorgespeeld naar de provincie Noord-Holland.

34	Leg een fietsroute aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en de Demmerikse brug en behoud het fietspad aan de noordzijde. Op die manier blijven alle locaties bereikbaar en is er een snelle doorgaande route	Een interessante optie! Wij gaan in het kader van het verbeteren van de fietsinfrastructuur deze optie onderzoeken. Aandachtspunten zijn te komen tot goede aansluitingen bij Loenersloot en de Demmerikse brug.
35	Leg een nieuw fietspad aan vanaf de Binnenweg in Loenersloot via het Bellopad naar de Mijdrechtse Dwarsweg bij Vinkeveen	Een creatief voorstel dat de nodige problemen kent ten aanzien van de aansluiting op de huidige infrastructuur en de weerstand vanuit diverse organisaties. Dit wordt meegenomen in de plannen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur.
36	Pas het bestaande fietspad langs de N201 aan door de aanleg van een brede berm tussen het fietspad en de hoofdrijbaan	Voor de gehele N201 kijken wij naar de mogelijkheden om de weg in te richten in overeenstemming met de richtlijnen van "Duurzaam Veilig". Een optie zou kunnen zijn om (een deel van) het fietspad tussen de A2 en Vinkeveen te verschuiven naar de onderzijde van het huidige talud. Er ontstaat dan een veilig, rustig(er), recreatief aantrekkelijk en in de luwte gelegen fietspad
AANDACHTSPUNTEN GEHELE N201		
37	Er is sprake van een bijna continue verkeersstroom op de N201. Hierdoor is de weg nauwelijks over te steken en kunnen aanwonenden de weg moeilijk opkomen vanaf hun uitweg.	Dit probleem is bekend. Belangrijkste oorzaak is uiteraard het toegenomen verkeer op de N201. Daarnaast kan de afstelling van de nieuwe verkeerslichten invloed hebben. Het verkeer wordt dan "slim" over de diverse wegtracés geleid waarbij de wegcapaciteit optimaal wordt benut. Dit kan er tevens toe leiden dat er een continue verkeersstroom ontstaat, met de genoemde problemen als gevolg. Dit wordt meegenomen in het uitwerken van mogelijke maatregelen.
38	Verlaag de snelheid naar 60 km/u over het gehele traject van de N201 zodat de wegcapaciteit beter wordt benut, de situatie overzichtelijker wordt en er minder overlast is (geluid en luchtkwaliteit)	In Nederland hebben we drie wegcategorieën: verblijfswegen (30 en 60 km/h), verbindende wegen (50 en 80 km/h) en stroomwegen (100, 120 en 130 km/h). Daar zijn richtlijnen voor opgesteld om te zorgen voor uniforme, herkenbare en verkeersveilige wegen. Dat betekent dat voor een provinciale weg met 80 km/h er een vaste weginrichting is met maatvoering, markering, maar ook minimale verkeersintensiteiten. Dit geldt ook voor verblijfswegen met 60 km/h. Daar hoort dus een vaste weginrichting, markering en verkeersintensiteit bij. Voor 60 km/h wegen geldt een maximum verkeersintensiteit van 4.000-5.000 motorvoertuigen per etmaal bij. De N201 heeft een verkeersintensiteit die vele malen hoger is en waar ook veel vrachtverkeer op rijdt. Een wegprofiel dat hoort bij 60 km/h past daar niet bij, want dan zouden twee vrachtwagens elkaar niet meer kunnen passeren. Daarnaast is uit het verkeersmodel al gebleken dat als de N201 wordt afgewaardeerd naar 60 km/h een behoorlijk deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van de N201 andere routes gaat nemen, zoals dwars door de dorpen en steden heen die langs de N201 liggen. De N201 heeft een sterk

		<p>verbindende functie en leidt verkeer vanuit de dorpen en steden direct richting de stroomwegen (A4, A9, A2 en A27).</p> <p>Geluidsoverlast en luchtkwaliteit hebben een grote relatie met het verkeer. Daarin zijn snelheid, maar ook stilstaan (files) elementen in. In de spits wordt er op de N201 op vele punten veel langzamer gereden dan 80 km/h. Vanuit de studie die nu wordt uitgevoerd wordt gekeken naar een betere doorstroming en het voorkomen van files. Dit zijn al maatregelen die geluidsoverlast verminderen en de luchtkwaliteit verbeteren. Uiteraard wordt in de studie gekeken naar het totaalplaatje: de samenhang tussen de oplossingsvarianten en de effecten die deze varianten hebben op geluid, en luchtkwaliteit, maar ook op natuur, klimaat en landschappelijke inpassing.</p>
39	De afstelling van verkeerslichten op de N201 is niet goed waardoor de doorstroming en bereikbaarheid slecht is!	<p>Op en rondom de N201 rijdt veel verkeer. Voor de afwikkeling van de kruispunten en vanuit oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten dan onvermijdelijk. Rotondes zijn mogelijk maar vanwege de hoge intensiteiten van het verkeer moeten dit dan altijd turbotondes zijn en dit levert vaak grote verkeersonveiligheid op voor overstekende (brom-)fietsers en overig langzaam verkeer.</p> <p>Recent zijn langs de hele N201 in de provincie Utrecht alle verkeerslichten vervangen door zogenaamde slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze iVRI's lezen het verkeer en passen daar de regeling op aan, uiteraard op basis van vooraf ingegeven criteria. Op dit moment wordt hard gewerkt aan het goed afstellen en inregelen van deze iVRI's. De ingekomen reacties naar aanleiding van de ontwerpateliers, maar ook de gesprekken die zijn gevoerd met een aantal stakeholders vormen aanleiding om de huidige instellingen van de verkeerslichten onder de loep te nemen. De doorstroming van de N201 heeft prioriteit, maar indien het zinvol en haalbaar is om de regelingen aan te passen, zal dit zeker worden meegenomen.</p>
40	Er is onvoldoende inzicht in de effecten van de maatregelen op het onderliggend wegennet	<p>Dat klopt. Wel zijn de gepresenteerde varianten kansrijk en zijn deze op basis van expert judgement beoordeeld. Bij de verdere uitwerking zullen alle mogelijke varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel worden onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook alle effecten op het onderliggend wegennet.</p>
41	Door maatregelen te nemen om de doorstroming te verbeteren wordt er juist meer verkeer aangetrokken.	<p>Doelstelling van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N201. Er is gekozen voor het behouden van het huidige wegprofiel (1x2 rijbaan) en om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar</p>

		effectieve maatregelen om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Met het oog op leefbaarheid wordt gezocht naar een goede balans tussen enerzijds het oplossen van knelpunten (minder stilstaand verkeer) en anderzijds geen grotere toename van het verkeer dan de autonome groei van het verkeer als gevolg van reeds geplande werkzaamheden, bouwplannen enz. Dus uitgangspunt is geen aantrekkende werking. Bij de verdere uitwerking zullen alle mogelijke varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel worden onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen mogelijk een aantrekkende werking hebben.
42	Pas de brughogten aan zodat er kansen ontstaan voor het creëren van een sloepenroute	Een interessante suggestie! Mede op basis van ingebrachte reacties zal gekeken worden naar de kansen van de maatregelen voor recreatie en toerisme.
43	Benut kansen voor toerisme en recreatie!	Mede op basis van ingebrachte reacties kijken wij naar de kansen van de maatregelen voor recreatie en toerisme.
44	Beperkt of verbied het vrachtverkeer op de N201	Een provinciale weg als de N201 (een verbindende weg tussen dorpen en steden enz.) heeft als doel het verzamelen van het verkeer en dit afvoeren naar snelwegen of hun bestemmingen. Dit betekent dat al het verkeer dat hier rijdt regulier verkeer is. Desalniettemin is bekend dat het percentage vrachtverkeer op de N201 hoog is. Niettemin neemt veruit het grootste deel van het vrachtverkeer vanaf de regio Schiphol/Aalsmeer een route over de snelwegen A4-A9-A2. Veel vrachtverkeer vanuit deze regio heeft een bestemming in Mijdrecht of richting Woerden (N212). Met het oog op leefbaarheid wordt gezocht naar een goede balans tussen enerzijds het efficiënt afhandelen van het vrachtverkeer en anderzijds voorkomen dat de N201 gaat functioneren als aantrekkelijk alternatief voor de snelwegen. Bij de verdere uitwerking zullen alle mogelijke varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel worden onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen gevolgen hebben voor het vrachtverkeer op de N201.
	VERKEERSKUNDIGE OPMERKINGEN	
45	Het verbreden van kruispunten door extra opstelruimte aan te leggen voor wachtend verkeer leidt niet tot verbetering van de doorstroming en/of bereikbaarheid	Vanuit het beleid in de provincie Utrecht en de eisen in Nederland moet de cyclustijd van een verkeerslichteninstallatie aan bepaalde eisen voldoen. Dit heeft te maken met verkeersveiligheid. Zo mogen voertuigen niet overstaan, dit wil zeggen 2x moeten wachten voor rood licht voordat men door groen heen kan rijden. Daarnaast moet de cyclustijd zodanig zijn dat alle richtingen binnen een bepaalde tijd groen krijgen. Indien

		<p>dan het aanbod van het verkeer zodanig groot is dat de cyclustijd te hoog wordt of dat verkeer meerdere malen moet overstaan, komt de verkeersveiligheid en de doorstroming ernstig in gevaar. Dan zijn extra opstelstroken en langere opstelstroken het middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerslichten weer binnen de eisen komt. Dat is dus de reden dat bij alle kruispunten langs de N201 in de provincie Utrecht er 2 rijstroken voor rechtdoor moeten worden gerealiseerd. Direct na het kruispunt kunnen deze dan weer samenvoegen (hier gelden ook eisen voor) en is hiermee de doorstroming gegarandeerd. Vanwege het dicht op elkaar liggen van kruispunten, zoals bijvoorbeeld de A2, Loenersloot en de N402 moeten deze kruispunten in samenhang met elkaar worden bekeken om te komen tot een goede oplossing.</p> <p>Een bijkomend voordeel van goed doorstromend verkeer bij verkeerslichten is minder overlast van geluid en een betere luchtkwaliteit.</p>
46	Vertraging en files worden grotendeels veroorzaakt doordat na de kruispunten het verkeer weer over één rijstrook moet doorrijden (ritsen)	<p>Zie punt 45. De oorzaken van vertragingen en files zijn de kruispunten zelf en dan specifiek de verwerking van het aantal voertuigen door de verkeerslichten. Indien het kruispunt juist is ontworpen heeft dit de goede capaciteit om het aanbod aan voertuigen door te laten binnen een bepaalde cyclustijd. Het na het kruispunt samenvoegen van deze twee rijstroken is dan geen probleem en leidt niet tot files of vertragingen.</p>
47	De doorstroming zal verbeteren als de huidige stoplichten worden vervangen door rotondes	<p>Op en rondom de N201 rijdt veel verkeer. Voor de afwikkeling van de kruispunten en vanuit oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten dan onvermijdelijk. Rotondes zijn mogelijk, echter vanwege de hoge intensiteiten van het verkeer moeten dit dan altijd turborotondes worden en dit levert vaak grote verkeersonveiligheid op voor overstekende (brom-)fietsers en overig langzaam verkeer. Daarnaast moet al het verkeer, dus ook het zware vrachtverkeer, er gebruik van kunnen maken en dit leidt altijd tot een grote claim qua ruimtegebruik.</p> <p>Bij een rotonde is het van groot belang dat de diverse verkeersstromen in evenwicht zijn, anders vormt de doorstroming een probleem. Daarnaast is het met een rotonde niet meer mogelijk te “sturen” in de verkeersstromen, wat met verkeerslichten wel kan. Al met al zijn al deze overwegingen redenen genoeg om op de N201 juist gebruik te maken van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld dan met rotondes.</p>

48	De doorstroming zal verbeteren als de huidige stoplichten worden weggehaald.	<p>Op en rondom de N201 rijdt veel verkeer. Voor de afwikkeling van de kruispunten en vanuit oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten dan onvermijdelijk. Er zijn twee alternatieven, te weten rotondes en voorrangskruispunten. Situaties met op- en afritten horen niet bij provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/h. Bij rotondes is er vanwege de hoge intensiteiten van het verkeer altijd sprake van turborotondes en dit levert vaak grote verkeersonveiligheid op voor overstekende (brom-)fietsers en overig langzaam verkeer. Daarnaast moet al het verkeer, dus ook het zware vrachtverkeer, er gebruik van kunnen maken en dit leidt altijd tot een grote claim qua ruimtegebruik. Bij een rotonde is het van groot belang dat de diverse verkeersstromen in evenwicht zijn, anders vormt de doorstroming een probleem. Daarnaast is het met een rotonde niet meer mogelijk te “sturen” in de verkeersstromen, wat met verkeerslichten wel kan. Het andere alternatief voorrangskruispunten kan alleen worden toegepast bij lage verkeersintensiteiten en daar is hier geen sprake van.</p> <p>Al met al zijn al deze overwegingen redenen genoeg om op de N201 juist gebruik te maken van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld dan met rotondes.</p>
49	Er wordt ernstig getwijfeld of de voorgestelde maatregelen voldoende effectief zijn.	<p>De huidige voorstellen lijken wel degelijk kansrijk om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Bij de verdere uitwerking zullen alle mogelijke varianten aan de hand van een integraal verkeersmodel worden onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Tevens wordt gekeken naar flankerende maatregelen zoals verbeteren openbaar vervoer, fiets, smart mobility, gedragsbeïnvloeding, aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat).</p>
PARTICIPATIE		
50	De opmerkingen uit het eerste ontwerpatelier zijn niet verwerkt in knelpuntenlijst die via de provinciale website is in te zien. Wordt er wat gedaan met deze opmerkingen?	<p>Opmerkingen over schetsen en plannen die in de eerste ontwerpateliers (juli 2019) zijn getoond konden tot 1 september 2019 worden ingediend. De knelpuntenlijst (app) op de provinciale website is direct na de ontwerpateliers online gegaan, juist om betrokkenen die niet een ontwerpatelier konden bezoeken, in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van de schetsen en plannen. Alle opmerkingen worden samengevat, voorzien van een (voorlopige) reactie en via de provinciale website anoniem gepubliceerd. In de periode september-november worden alle opmerkingen al dan niet</p>

		verwerkt in de aangepaste schetsen en plannen van de tweede ontwerpateliers eind 2019.
51	De ontwerpateliers en termijnen om op de plannen te reageren zijn te kort en vallen deels in de vakantieperiode	De uitnodiging aan alle belanghebbenden is verstuurd op 14 juni 2019. De ontwerpateliers zijn in de periode van 4 tot en met 11 juli gehouden, dat is vóór de vakantieperiode. Na afloop van de ontwerpateliers hebben wij alle informatie op de website geplaatst, waarbij alle ontwerpen digitaal toegankelijk zijn. Iedereen is daarbij tot 1 augustus in de gelegenheid gesteld te reageren. Omdat het mailbericht aan alle belanghebbenden pas eind juli is verstuurd, hebben wij deze termijn verlengd tot 1 september. Daarnaast geldt dat zelfs nagekomen reacties na deze termijn tot medio september zijn meegenomen.
52	In de huidige studie Toekomst N201 wordt er slechts naar een beperkt aantal mogelijke oplossingen gekeken. De opdracht die aan het onderzoeksbureau is gegeven is te beperkt.	De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen die het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Kort samengevat betekent dit dat enerzijds het verbreden van het gehele tracé (denkrichtingen 1 en 2) en anderzijds het beperken van de weg tot alleen regionaal bestemmingsverkeer (denkrichting 4) niet aan de orde is. Er blijft een zeer breed scala van maatregelen mogelijk die momenteel ook worden onderzocht. Naast verkeerskundige oplossingen wordt ook gekeken naar openbaar vervoer, fiets, smart mobility, gedragsbeïnvloeding, aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat). Het besluit van Provinciale Staten vindt u hier: https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf
53	Het verbreden van kruispunten door aanleg van extra opstelruimte is een eerste stap naar het verbreden van de hele N201 tot 2x2 rijstroken.	Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten in haar besluit van 18 februari 2019. Daarin zijn de denkrichtingen die zouden leiden tot een verbreding tot 2x2 rijstroken nadrukkelijk afgewezen en is gekozen om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar effectieve maatregelen om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Als knelpunten (kruispunten) erg dicht bij elkaar liggen zal er een goede afweging moeten worden gemaakt. Het besluit van Provinciale Staten vindt u hier: https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf
54	Bij de tekeningen van de knelpunten staan voor de aspecten verkeer, geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat scores in	Met de smiley's is op basis van "expert judgement" een voorlopige beoordeling gegeven van de betreffende tekeningen. Deze beoordelingen zullen in de loop van het

	de vorm van zgn. smiley's. Deze scores zijn niet altijd consistent.	ontwerpproces worden uitgewerkt in concreet onderzoek, de zgn. impactstudies. Pas dan kan aan de hand van concrete criteria een meer gefundeerd oordeel worden gegeven. Met de smiley's is geprobeerd een globaal oordeel te geven. De opmerking dat dit niet in alle gevallen consistent is geweest is juist. Bij het uitwerken en betrekken van de impactstudies op de aspecten verkeer, geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat wordt hier aandacht aan besteed.
	OVERIG	
55	Besteed in de plannen ook aandacht aan het verbeteren van het verkeersgedrag door voorlichting en controle	Een goede suggestie! Die overigens van toepassing op het gehele wegennet is. Specifiek voor de N201 kan gedacht worden aan het verbeteren van het "ritsen" bij de samenvoegingen van 2 rijstroken naar één rijstrook.
56	Ga het gebruik van provinciale wegen financieel zwaarder belasten	Een interessante suggestie die past binnen de plannen om de komende jaren enige vorm van rekening rijden te gaan invoeren. Daarbij kunnen aspecten als doorstroming en mogelijk ook overlast mogelijk worden meegenomen. Als het goed is, wordt op 1 januari 2023 vrachtwagenheffing in Nederland ingevoerd. Een deel van deze heffing zal plaatsvinden op de N201. Dit is echter rijksbeleid en komt wel steeds meer op de agenda te staan. Hoe dat met personenauto's gaat lopen, is nu nog niet bekend.