

Datum

okt-19

<b>Unieke_code</b>	<b>#_stakeholder</b>	<b>Type_stakeholder</b>
--------------------	----------------------	-------------------------

---

---

CRS_F2_#001_W01	1	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W01	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W02	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W03	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W04	2	Bewoner
-----------------	---	---------

---

---

CRS_F2_#002_W05	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W06	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W07	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#002_W08	2	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#003_W01	3	Bewoner
-----------------	---	---------

---

---

CRS_F2_#003_W02	3	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#004_W01	4	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#004_W02	4	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#004_W03	4	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#005_W01	5	Bewoner
-----------------	---	---------

---

---

CRS_F2_#006_W01	6	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#006_W02	6	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#006_W03	6	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#007_W01	7	Belangenorganisatie
-----------------	---	---------------------

CRS_F2_#007_W02	7	Belangenorganisatie
-----------------	---	---------------------

---

---

CRS_F2_#008_W01	8	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#009_W01	9	Bewoner
-----------------	---	---------

CRS_F2_#009_W02	9	Bewoner
CRS_F2_#009_W03	9	Bewoner
CRS_F2_#009_W04	9	Bewoner
CRS_F2_#009_W05	9	Bewoner
CRS_F2_#010_W01	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W02	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W03	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W04	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W05	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W06	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W07	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W08	10	Bewoner
CRS_F2_#010_W09	10	Bewoner
CRS_F2_#011_W01	11	Bewoner
CRS_F2_#012_W01	12	Bewoner
CRS_F2_#012_W02	12	Bewoner
CRS_F2_#013_W01	13	Bewoner
CRS_F2_#014_W01	14	Bewoner
CRS_F2_#014_W02	14	Bewoner
CRS_F2_#015_W01	15	Bewoner
CRS_F2_#016_W01	16	Bewoner
CRS_F2_#017_W01	17	Bewoner
CRS_F2_#017_W02	17	Bewoner
CRS_F2_#017_W03	17	Bewoner
CRS_F2_#017_W04	17	Bewoner
CRS_F2_#018_W01	18	Bewoner
CRS_F2_#019_W01	19	Bewoner
CRS_F2_#019_W02	19	Bewoner
CRS_F2_#019_W03	19	Bewoner

CRS_F2_#020_W01	20	Bewoner
CRS_F2_#021_W01	21	Bewoner
CRS_F2_#022_W01	22	Bewoner
CRS_F2_#023_W01	23	Bewoner
CRS_F2_#024_W01	24	Bewoner <sup>1</sup>
CRS_F2_#025_W01	25	Bewoner
CRS_F2_#026_W01	26	Bewoner
CRS_F2_#026_W02	26	Bewoner
CRS_F2_#026_W03	26	Bewoner
CRS_F2_#027_W01	27	Bewoner
CRS_F2_#028_W01	28	Bewoner
CRS_F2_#029_W01	29	Bewoner
CRS_F2_#029_W02	29	Bewoner
CRS_F2_#029_W03	29	Bewoner
CRS_F2_#029_W04	29	Bewoner
CRS_F2_#029_W05	29	Bewoner
CRS_F2_#030_W01	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W02	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W03	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W04	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W05	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W06	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W07	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W08	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W09	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W10	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W11	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W12	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W13	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W14	30	Bewoner
CRS_F2_#030_W15	30	Bewoner
CRS_F2_#031_W01	31	Bewoner
CRS_F2_#031_W01	31	Bewoner
CRS_F2_#032_W01	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W02	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W03	32	Bewoner

CRS_F2_#032_W04	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W05	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W06	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W07	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W08	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W09	32	Bewoner
CRS_F2_#032_W10	32	Bewoner
CRS_F2_#033_W01	33	Bewoner
CRS_F2_#033_W02	33	Bewoner
CRS_F2_#034_W01	34	Bewoner
CRS_F2_#035_W01	35	Bewoner
CRS_F2_#035_W02	35	Bewoner
CRS_F2_#035_W03	35	Bewoner
CRS_F2_#036_W01	36	Bewoner
CRS_F2_#037_W01	37	Bewoner
CRS_F2_#037_W01	37	Bewoner
CRS_F2_#038_W01	38	Bewoner
CRS_F2_#038_W01	38	Bewoner
CRS_F2_#038_W01	38	Bewoner
CRS_F2_#039_W01	39	Bewoner
CRS_F2_#040_W01	40	Bewoner
CRS_F2_#040_W01	40	Bewoner
CRS_F2_#040_W01	40	Bewoner
CRS_F2_#041_W01	41	Bewoner
CRS_F2_#042_W01	42	Bewoner
CRS_F2_#042_W01	42	Bewoner
CRS_F2_#042_W01	42	Bewoner
CRS_F2_#043_W01	43	Bewoner
CRS_F2_#043_W01	43	Bewoner
CRS_F2_#043_W01	43	Bewoner
CRS_F2_#044_W01	44	Bewoner
CRS_F2_#044_W01	44	Bewoner
CRS_F2_#045_W01	45	Bewoner
CRS_F2_#046_W01	46	Bewoner
CRS_F2_#047_W01	47	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#048_W01	48	Bewoner
CRS_F2_#049_W01	49	Bewoner

CRS_F2_#049_W01	49	Bewoner
CRS_F2_#050_W01	50	Bewoner
CRS_F2_#051_W01	51	Bewoner
CRS_F2_#051_W01	51	Bewoner
CRS_F2_#051_W01	51	Bewoner
CRS_F2_#052_W01	52	Bewoner
CRS_F2_#052_W01	52	Bewoner
CRS_F2_#052_W01	52	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#053_W01	53	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#054_W01	54	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#055_W01	55	Bewoner
CRS_F2_#056_W02	56	Belangenorganisatie
CRS_F2_#056_W03	56	Belangenorganisatie
CRS_F2_#056_W04	56	Belangenorganisatie
CRS_F2_#056_W05	56	Belangenorganisatie
CRS_F2_#056_W06	56	Belangenorganisatie
CRS_F2_#056_W07	56	Belangenorganisatie



CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#066_W01	66	Bewoner
CRS_F2_#067_W01	67	Bewoner
CRS_F2_#067_W01	67	Bewoner
CRS_F2_#068_W01	68	Bewoner
CRS_F2_#068_W01	68	Bewoner
CRS_F2_#069_W01	69	Bewoner
CRS_F2_#069_W01	69	Bewoner
CRS_F2_#069_W01	69	Bewoner
CRS_F2_#070_W01	70	Bewoner
CRS_F2_#070_W01	70	Bewoner
CRS_F2_#070_W01	70	Bewoner
CRS_F2_#070_W01	70	Bewoner
CRS_F2_#070_W01	70	Bewoner
CRS_F2_#071_W01	71	Bewoner
CRS_F2_#071_W01	71	Bewoner
CRS_F2_#072_W01	72	Bewoner
CRS_F2_#072_W01	72	Bewoner
CRS_F2_#073_W01	73	Bewoner
CRS_F2_#073_W01	73	Bewoner
CRS_F2_#074_W01	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W02	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W03	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W04	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W05	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W06	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W07	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W08	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W09	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W10	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W11	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W12	74	Belangenorganisatie

CRS_F2_#074_W13	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W14	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#074_W15	74	Belangenorganisatie
<hr/>		
CRS_F2_#074_W16	74	Belangenorganisatie
CRS_F2_#075_W01	75	Bewoner
CRS_F2_#076_W01	76	Bewoner
CRS_F2_#076_W01	76	Bewoner
CRS_F2_#076_W01	76	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#076_W01	76	Bewoner
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
<hr/>		
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
<hr/>		
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#077_W01	77	Belangenorganisatie3
CRS_F2_#078_W01	78	Bewoner
CRS_F2_#079_W01	79	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#080_W01	80	Belangenorganisatie4
CRS_F2_#080_W01	80	Belangenorganisatie4
CRS_F2_#080_W01	80	Belangenorganisatie4
CRS_F2_#080_W01	80	Belangenorganisatie4
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner



CRS_F2_#081_W01	81	Bewoner
CRS_F2_#082_W01	82	Bewoner
CRS_F2_#082_W01	82	Bewoner
CRS_F2_#082_W01	82	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#083_W01	83	Bewoner
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
CRS_F2_#084_W01	84	Bewoner
CRS_F2_#085_W01	85	Bewoner
CRS_F2_#085_W01	85	Bewoner
CRS_F2_#085_W01	85	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#085_W01	85	Bewoner
CRS_F2_#086_W01	86	Bewoner
CRS_F2_#086_W01	86	Bewoner
CRS_F2_#086_W01	86	Bewoner
CRS_F2_#086_W01	86	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#087_W01	87	Bewoner
CRS_F2_#088_W01	88	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#088_W01	88	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
<hr/>		
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner

CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#089_W01	89	Bewoner
CRS_F2_#090_W01	90	Bewoner
CRS_F2_#090_W02	90	Bewoner
CRS_F2_#090_W03	90	Bewoner
CRS_F2_#090_W04	90	Bewoner
CRS_F2_#090_W05	90	Bewoner
CRS_F2_#091_W01	91	Belangenorganisatie
CRS_F2_#092_W01	92	Bewoner
CRS_F2_#092_W02	92	Bewoner
CRS_F2_#092_W03	92	Bewoner
CRS_F2_#093_W01	93	Bewoner
	93	
CRS_F2_#093_W02		Bewoner
CRS_F2_#093_W03	93	Bewoner
CRS_F2_#093_W04	93	Bewoner
CRS_F2_#093_W05	93	Bewoner
	94	
CRS_F2_#094_W01		Bewoner
CRS_F2_#094_W02	94	Bewoner
CRS_F2_#094_W03	94	Bewoner
CRS_F2_#095_W01	95	Bewoner
CRS_F2_#095_W02	95	Bewoner
CRS_F2_#095_W03	95	Bewoner
CRS_F2_#095_W04	95	Bewoner
CRS_F2_#096_W01	96	Bewoner
	96	
CRS_F2_#096_W02		Bewoner
CRS_F2_#096_W03	96	Bewoner
CRS_F2_#097_W01	97	Bewoner
CRS_F2_#097_W02	97	Bewoner
CRS_F2_#097_W03	97	Bewoner

	98	
CRS_F2_#098_W01		Bewoner
CRS_F2_#098_W02	98	Bewoner
CRS_F2_#098_W03	98	Bewoner
	98	
CRS_F2_#098_W04		Bewoner
CRS_F2_#099_W01	99	Bewoner
CRS_F2_#099_W02	99	Bewoner
CRS_F2_#099_W03	99	Bewoner
	99	
CRS_F2_#099_W04		Bewoner
CRS_F2_#100_W01	100	Bewoner
	100	
CRS_F2_#100_W02		Bewoner
CRS_F2_#100_W03	100	Bewoner
	100	
CRS_F2_#100_W04		Bewoner
	100	
CRS_F2_#100_W05		Bewoner
CRS_F2_#101_W01	101	Bewoner
CRS_F2_#101_W02	101	Bewoner
CRS_F2_#101_W03	101	Bewoner
	102	
CRS_F2_#102_W01		Bewoner
CRS_F2_#102_W02	102	Bewoner
	102	
CRS_F2_#102_W03		Bewoner
	103	
CRS_F2_#103_W01		Bewoner
CRS_F2_#103_W02	103	Bewoner
CRS_F2_#103_W03	103	Bewoner
CRS_F2_#103_W04	103	Bewoner
CRS_F2_#103_W05	103	Bewoner
CRS_F2_#104_W01	104	Bewoner
CRS_F2_#104_W02	104	Bewoner
CRS_F2_#104_W03	104	Bewoner
	105	
CRS_F2_#105_W01		Bewoner2
CRS_F2_#105_W02	105	Bewoner2
CRS_F2_#105_W03	105	Bewoner2
CRS_F2_#105_W04	105	Bewoner2
	106	
CRS_F2_#106_W01		Bewoner
CRS_F2_#106_W02	106	Bewoner

	106	
CRS_F2_#106_W03		Bewoner
CRS_F2_#106_W04	106	Bewoner
CRS_F2_#106_W05	106	Bewoner
CRS_F2_#106_W06	106	Bewoner
CRS_F2_#106_W07	106	Bewoner
CRS_F2_#106_W08	106	Bewoner
CRS_F2_#107_W01	107	Bewoner
CRS_F2_#108_W01	108	Belangenorganisatie
CRS_F2_#108_W02	108	Belangenorganisatie
CRS_F2_#108_W03	108	Belangenorganisatie
CRS_F2_#108_W04	108	Belangenorganisatie
CRS_F2_#108_W05	108	Belangenorganisatie
CRS_F2_#108_W06	108	Belangenorganisatie
	109	
CRS_F2_#110_W01	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W02	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W03	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W04	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W05	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W06	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#110_W07	110	Belangenorganisatie
CRS_F2_#111_W01	111	Bewoner
CRS_F2_#111_W02	111	Bewoner
CRS_F2_#111_W03	111	Bewoner
CRS_F2_#111_W04	111	Bewoner
CRS_F2_#111_W05	111	Bewoner
CRS_F2_#112_W01	112	Bewoner
CRS_F2_#112_W02	112	Bewoner
CRS_F2_#112_W03	112	Bewoner
CRS_F2_#112_W04	112	Bewoner
CRS_F2_#113_W01	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W02	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W03	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W04	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W05	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W06	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W07	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W08	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W09	113	Belangenorganisatie

CRS_F2_#113_W10	113	Belangenorganisatie
	113	Belangenorganisatie
CRS_F2_#113_W11		Belangenorganisatie
CRS_F2_#114_W01	114	Belangenorganisatie
CRS_F2_#114_W02	114	Belangenorganisatie
	114	Belangenorganisatie
CRS_F2_#114_W03		Belangenorganisatie
CRS_F2_#114_W04	114	Belangenorganisatie
	114	
CRS_F2_#114_W05		Belangenorganisatie

---

## CRS Programma Toekomst N201 - reacties fase 2



PROVINCIE  UTRECHT

**Wens\_tekst**

---

Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm danwel een verdiepte ligging. Liefst ook op het stuk van PNH.

Stimuleer carpooling; In veel auto's zit maar 1 persoon.

Bewoner wenst geen 2x2 variant.

Bewoner wenst een maximum snelheid van 60 km/h met trajectcontrole.

Bewoner wenst graag onderzoek naar luchtkwaliteit.

---

Bewoner wenst graag veel groen voor het vasthouden van fijnstof.

Bewoner wenst maatregelen tegen verkeersovertredingen (trajectcontrole, flitspalen etc.).

Bewoner ziet variant B (tunnel) het liefst niet, want dat zal sluipverkeer bevorderen.

Bewoner voorziet veel hinder tijdens de uitvoering en waardedaling van huis en ziet graag een (financiële) tegemoetkoming van de provincie.

Bewoner ziet variant B (tunnel) het liefst niet, want dat zal sluipverkeer bevorderen.

---

Bewoner denkt dat verdubbeling bij kruispunt niet zo leiden tot een betere doorstroming. (tegen variant A)

Bewoner denkt dat verdubbeling bij kruispunt niet zo leiden tot een betere doorstroming. (tegen variant A)

Bewoner zou graag meer groen zien langs de N201

Bewoner geeft de voorkeur aan variant 1, het aquaduct.

Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm.

---

Bewoners wensen graag dat geluid en fijnstof wordt aangepakt.

Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm.

Bewoners zien graag een enkele rijbaan tegen geluid en fijnstof

Meer aandacht voor fietsverkeer

Voorstel om een fietstocht te maken langs de knelpunten voor fietsers. Voorstel startpunt:

Rijksstraatweg N402 Loenen aan de Vecht ter hoogte van de golfbaan.

Richting aansluiting op de N 201 en verder.

---

Bij het kiezen voor de variant A2 van een Aquaduct dient het huis verplaatst te worden. Bewoners behouden graag hun huidige uitzicht op het water.

Bewoner zit graag een verdiepte ligging van de N201 in combinatie met variant A2, het aquaduct.

Bewoner ziet graag een vermindering van fijnstof en van de uitstoot van stikstofdioxide door autoverkeer.

Bewoner ziet graag een vermindering van fijnstof en van de uitstoot van stikstofdioxide door autoverkeer. Komt vooral door remmen. Dit verminderen zorgt ook voor betere doorstroming. Mogelijk oplossing 60 km/h.

Bewoner ziet graag geluidsreducerend asfalt.

---

Bewoner ziet graag verlenging van de invoegstroken voor de BP.

Bewoner vindt dat het oplossing met Variant A (rotonde) een lagere protering heeft tov bouwsteen C, aangezien dat meer verstoring geeft voor de doorstroming.

Bewoners is voor variant A.

Bewoner ervaart erg lange wachttijden vanuit de zijwegen de N201 op. Beter afstemming VRI's is gewenst.

Bewoner vindt dat het goed idee is om extra rijstroken aan te leggen in varianten A en B  
Wel mogelijk gevaar is dat verkeer vanaf de N402 op drukke momenten nog langzamer doorstroomt naar de N201 (brug ARK) dan nu.

---

Voorkeur voor variant B ivm het verdwijnen van stoplicht op de helling naar de brug.

Fietsers komen met een hoge snelheid vanaf de brug. Variant A lost de gevaarlijke situatie niet op Var B wel. Zoek een goede oplossing voor de fietsers.

Var A is een verbetering. Aanvullend extra rijstrook in oostelijke richting.

Alternatieve fietsroute een goed idee. Probeer te voorkomen dat fietsers aan begin/eind een stuk extra moeten rijden via verschillende bochten om aansluiting te vinden op bestaande wegen/fietspaden.

Goed idee om Station Loenersloot aan te leggen. Kijk wel uit voor de aanzuigende werking hiervan (zie Breukelen).

---

Bewoner is van mening dat de enige oplossing voor de N201 is een drastische verbetering van het openbaar vervoer in de spitsuren. Verkeer Loenersloot draagt beperkt bij aan de filevorming. Knelpunten oplossen kost te veel in verhouding tot beter OV.

Bewoner is voor variant A, het aquaduct.

Een geluidswal zou ook een optie zijn maar is minder mooi.

Bewoners rekenen erop dat het huidige proces ook zal worden gebruikt om de luchtverontreiniging en het lawaai door N201 te verminderen.

Geluid: doe iets aan de overlast van de N201 en A2

---

Fiets: zorg voor een andere oplossing voor het fietsverkeer in de fietstunnel, is gevaarlijk

Doet alternatief voorstel ontwerp bocht bij Mijdrecht met ongelijkvloerse aansluitingen, fietspad onder de weg en verdiept aangelegde rotonde t.h.v. Veenweg (zie tekening)

Brug Vreeland: doe iets aan de overgang brug-weg (geeft overlast)

Zorg voor een rechtstreekse aansluiting Waverveensepad op de N201 (auto's en fietsers)

Zorg voor betere aansluiting Waverveense Zijweg op fietspad langs N201 (onveilig kinderen)

---

Fietstunnel N212 is een goed idee

Betere oversteek fietsers bij KP2 over de N212 (noordzijde)

Vrachtverkeer via tol of rekeningrijden van N201 verwijderen, alleen personevervoer en OV

Fietstunnel Vreeland: niet bij brug maar bij BP-station aanleggen

Stoplichten vervangen door rotondes

---

Aquaduct Vreeland is een goed idee

Vrachtverkeer via tol of rekeningrijden van N201 verwijderen, alleen personevervoer en OV

Maak de in- en uitgang van de tunnel op het terrein bij de Adelaar (naast de huidige weg)

Voorkeur voor variant B (verbreden binnen bestaand tracé)

De oversteekbaarheid is door de continue stroom verkeer vrijwel onmogelijk

---

---

Verkeersveiligheid op kruispunten Eerste Zijweg, Tweede Zijweg en Middenweg is slecht (busbaan, invoegen, overstekend verkeer, brommers, fietsers)

Zorg over sluipverkeer vanaf A2 langs het kanaal, plan B (autotunnel Loenersloot) negatief

Trek samen op met de gemeente De Ronde Venen

Informeer iedereen binnen een straal van 500 meter van de N201

Een tunnel langs Vinkeveen is een goed idee

---

---

Leg een fietstunnel vanuit Waverveensepad, Waverveense Zijweg en over de N212

Wil graag informatie over de hoeveelheid fijnstof tov schoolplein in Vreeland (toegestuurd)

Positief over plan rotonde Raadhuislaan en fietsroutes langs beide zijden van de Vecht

Bruggen niet openen in spits tijden (7-9 uur)

Regel carpoolterrein voor auto's van Hilversum naar A2 (nu 1 persoon per auto)

---

---

Verbeter verkeerssignalering vanaf Vreeland

Verhogen brug Vreeland slecht idee: grijpt in woonomgeving, milieu, geen oplossing

- Bevorder, stimuleer het gebruik van fietsen/e-bikes voor woon-werkverkeer.
  - Verbeter de infrastructuur voor het openbaar vervoer
  - Onderzoek een lightrailverbinding tussen Loenersloot en Amsterdam Zuidoost.
- 
- 
- Zorg voor een beter aanbod aan openbaar vervoer provincie Utrecht overstijgend.
  - Onderzoek mogelijkheden verkeersaanbod te spreiden: rekeningrijden/spitsheffing
  - Ontmoedig gebruik N201 door de maximumsnelheid aan te passen: max 60 km/uur.
  - Zorg voor adequate handhaving van de verkeerssnelheid.

KP3: pas ook capaciteit op A2 en opritten aan

---

---

KP4: veel sluipverkeer op Rijksstraatweg

KP5: variant B heeft enig voordeel

KP6: fietstunnel en gekozen locatie is goed

KP7: rotonde slecht idee, verkeer kan niet meer weg (bij open brug)

Aquaduct: goed plan maar beperkt effect op doorstroming en te duur

---

---

Geluidschermen: doen afbreuk aan landschap. Beter is snelheid, fluisterasfalt, groen

Positief over ontwerpateliers

Veel sluipverkeer via Rijksstraatweg naar Hilversum

Uitbreiden van de afritten bij de A2 (minder file)

Tracé Demmerikse brug-A2: verbreden met 2 rijstroken+busbaan

---

---

Tracé A2-Angstel: extra rijstroken in beide rijrichtingen

Tracé Angstel-ARK: dijklichaam verbreden en ongelijkvloerse kruispunt met op/afritten



Opsomming voor/nadelen, belangrijk is sociaal rijgedrag

- RWS moet zelf zorgen voor afstromen verkeer naar A2
  - Extra rijstroom bij Loenersloot creëert een file op de N201
- 
- 

- Plannen verplaatsen de file naar Loenersloot

- Zorg over aantasting landschap door verbreden brug over Angstel en ruimtebeslag
- Doet voorstel een rotonde bij aansluiting N402 te onderzoeken
- Verplaatsen verkeerslicht recht door naar links (is nu niet zichtbaar)

Fiets: fietspaden langs A2 voor snelfietsroutes

---

---

Station Loenersloot is een goed idee

Vrachtverkeer: laten rijden via A27/buiten de N201

Mijdrecht: voorkeur voor parallelweg ivm aansluiting Waverveensepad

Geluid: graag geluidreducerend asfalt

N212 fietstunnel: goed idee

---

---

Verbeter OV. Voor consessie dec. 2017 was het beter (o.a. sneldienst naar centrum A'dam)

Fiets: investeer in goede fietsnelwegen

OV: investeer in station Loenersloot

Fiets: scheid auto-fietsverkeer (tunnels etc.), leidt fietsers langs de dijk richting Waverveen, houdt rekening met fietsers naar sportvelden Wilnis

Mijdrecht: slechts 1 kruispunt maken

---

---

Vinkeveen: zorg voor een prachtige entree

Mijdrecht: kies voor twee aansluitingen, anders sluipverkeer Hofland-Amstelhoek vv

Aquaduct: graag tunnel verlengen aan beide zijden

OV: uitbreiden met busbaan en station Loenersloot

Geluid: geluidswal tussen N201 en woningen Sluisje, Vreeland

---

---

Tunnel onder N201 Loenersloot geen goed idee: aanzicht verpest, vrachtauto's passen niet

Fiets: graag fietspad herstellen aan de noordzijde

N201 niet verbreden, natuur en leefomgeving sparen

Meer snelheidscontroles en camera's

Zorg over sluipverkeer vanaf Abcoude naar Loenersloot

---

---

Tunnel onder N201 is een verbetering

Liefst geen stoplichten op de N201

Probleem Loenersloot is sluipverkeer op N201

Rotonde Loenersloot remt sluipverkeer, verbetert aansluiting dorp en is goedkoper

Mijdrecht: beste oplossing is twee aansluitingen behouden, afslag Hofland voor auto's, afslag

Veenweg voor vrachtauto's. Bij één aansluiting ontstaat veel sluipverkeer buitenom

---

---

Fiets: tracé Mijdrecht-Uithoorn graag veilige route (m.n. scholieren, onlangs ongeluk)

Alleen een vierbaans weg zonder stoplichten is een toekomstbestendige oplossing

Voordelen tunnel Vinkeveen:

Verleng de tunnel om een doorvaart tussen zuidplas-kleine plas te realiseren

Waardeer mogelijkheden woningbouw

---

---

Sportcomplex veiliger te bereiken voor fietsers

Maak Mijdrechtse Dwarsweg hoofdonthoofding

Ontwikkel fiets-wandel-recreatiemogelijkheden

Pas brughogten aan voor sloepenroute

Verzocht wordt voorzichtig om te gaan met Loenersloot ivm omliggende infrastructuur

---

---

---

---

Oplossing zou zijn tunnelbak vanaf A2 onder ARK, lokaal verkeer op maaiveld  
Mijdrecht: graag handhaven twee ontsluitingen van het dorp op de N201  
Bij aanpassingen geen toename geluidhinder of luchtverontreiniging  
Continue verkeersstroom door optimalisatie VRI tast oversteekbaarheid en veiligheid aan

Reconstructie kan tot waardevermindering bezittingen leiden

---

---

Voer maximum snelheid 60 km/u voor de hele regio in (overzichtelijk)  
KP4: ongelijkvloerse kruispunt met op/afritten en max. snelheid 60 km/u  
KP5: combineer de busbaan over hele lengte met een vrij rechtsaf-afslag richting Hilversum  
Aquaduct Vreeland: een aquaduct is te kort, een hoge brug geeft hinder, beter is een tunnel  
Fiets: de route Vreeland-Loenersloot is vol obstakels voor fietsers

Fiets: ontwerp vanuit de ogen van een fietser

Fietstunnel Vreeland is een goed idee (veiligheid)  
Vreeland: dubbele rijbanen zijn niet nodig (getoeter, fijnstof, geluidhinder).  
Er wordt te weinig gehandhaafd  
Waverveensepad moet rechtstreeks aangesloten blijven op de N201, op Mijdrecht gericht, zwaar  
vracht/landbouwverkeer en bereikbaarheid leveranciers/afnemers

---

---

Mijdrecht: behoud twee aansluitingen op de N201  
Functie weg is bereikbaarheid regio, niet alleen doorstroming  
Houdt de Irenebrug open voor alle verkeer, anders staat er weer file naar Uithoorn

Busbaan: wijzig deze op het tracé Mijdrecht-Uithoorn in parallelweg, bus op rijbaan

---

---

Fietsers: leg tunnel of veilige fietsoversteek van Mijdrecht naar Waverveensepad aan  
kruispunt N212/N201: veel ongelukken door afstelling VRI

kruispunt Hofland: hier steken ondanks verbod fietsers over, aandacht voor handhaving

Als strekking bij Mijdrecht het verkeersprobleem alleen verplaatst is de maatregel niet nodig

Weg loopt over de volkstuinten (fam. Winkel), hoe worden deze mensen gecompenseerd?

Maak geen bedrijventerrein van de tuinen in Mijdrecht, trekt verkeer aan

---

---

Mijdrecht: is het probleem niet de hoeveelheid verkeer in/uit Mijdrecht (en niet de bocht)  
Mijdrecht: behoud twee aansluitingen op de N201  
OV: verbeter dit: snelle en frequente verbindingen, sneltram Uithoorn doortrekken,  
Blij met ontwerpateliers en organisatie

---

---

Fietstunnel: goed idee maar dan bij de kruispunt Singel (BP)

Station Loenersloot: goed idee, groot draagvlak

Fiets: fietsverbinding richting Loenersloot over de Spoorlaan en via fietsbrug over ARK

Brug: op korte termijn zoveel mogelijk dicht tijdens spits, verhoogde brug is geen oplossing

Aquaduct: goed idee, graag verder uitwerken

---

---

---

---

Kruispunt Raadhuislaan: geen rotonde

Vooral extra opstelruimte > aantrekkende werking, voorsorteren op integrale verbreding

Verlaag snelheid tot 60 km/u > goedkoop, betere leefbaarheid, geen aantrekkende werking

Fietstunnel Vreeland: goed idee op voorgestelde locatie (langs Vecht)

OV: verbeter driehoek Vreeland-Loenen-Loenersloot. Werk bouwst. station Loenersloot uit

---

---

Is rekening gehouden met woningbouw in Wilnis, Mijdrecht en Vinkeveen (meer auto's)

Mijdrecht: alleen afslag naar Hofland voor auto's en bussen, verder alleen Veenweg.

Leg een kleine tunnel aan voor verbinding Waverveenseweg

Leg een fietstunnel aan ter hoogte van de Waverveense Zijweg (bij Volvo garage)

---

---

Mijdrecht: behoud huidige tweezijdige ontsluiting vanaf Hofland richting Uithoorn

Vrachtverkeer verbieden voor afslag Hofland

Oplossing voor file is verbreden brug ARK en N201 verdubbelen van A2 tot Hilversum

Loenersloot: tunnel is slecht idee. Afrit naar Loenersloot zuid niet afsluiten, rijstroken erbij

KP4 en 5: wat is de kosteneffectiviteit? Maatregelen leiden tot aantrekkende werking

---

---

Is rekening gehouden met stikstof en recente jurisprudentie

Sluipverkeer vanaf Abcoude, deze route wordt aantrekkelijker in de plannen

Ontwerpateliers en reactietermijnen te kort en deels in vakantieperiode

Bereikbaarheid wordt door ontwerpen aangetast (omrijden)

---

---

Derving inkomsten door slechte bereikbaarheid

Sluit Waverveensepad aan op parallelweg met directe toegang tot N201

Waverveense Zijweg verbreden en rechttrekken

Fietstunnel vanaf Hofland naar Waverveensepad

Houdt rekening met zwaar vrachtverkeer en tractoren op Waverveensepad

---

---

Fiets: verleg oversteek van N196 naar de Ringdijk Eerste Bedijking (kaartje bijgevoegd)

Fiets: bij Vinkeveen met fiets omlaag terwijl je onderaan moet stoppen, graag ongelijkvloers

Fiets: tracé Loenersloot-Vreeland is met u-bochten erg oncomfortabel

Ontwerpateliers: presentatie "chaotisch"

Aanpak knelpunten N201 leidt tot aantrekkende werking

---

---

Integraliteit: beslissingen pas nemen als ook OV (bus, station) en fiets is onderzocht

Proportionaliteit: beleid streefwaarden (Mob.programma) leidt ertoe dat maatregelen worden genomen, terwijl het om slechts 20 min. extra reistijd in spits over hele N201 gaat.

Ligging Loenersloot: Binnenweg ligt pal naast N201

Toekomst: wellicht juist toename emissies, niet rijk rekenen (vgl. PAS-regeling)

Cumulatie: bij beoordeling Loenersloot betrekken overlast A2-ARK-Spoorwegen

---

---

Plannen zijn identiek aan plan uit 2012 voor aanleg rotonde (afgewezen door dorp)

Tunnel: waarom geen tunnel onder ARK bij Loenersloot (vgl. Vreeland en Vinkeveen)

Oprijden N201: waarom geen stoplichtloze opritten

Doorstroming: waarom geen voorstel vrije doorstroming N201 zonder verbredingen etc.?

Alternatief: haal stoplichten weg, tunnel, op/afritten beide zijden, max. 60 km/u

---

---

A2: oorzaak congestie op A2 is onvoldoende doorlaten bij VRI's

N402: leg tunnel met vrije afrit naar Loenen v/a Loenersloot, en van Loenen naar Vreeland

KP4: aanleg tunnel met verbreding rijbaan is een goed idee, graag VRI handhaven

Station Loenersloot: goed idee

Fiets: fietstunnel bij Vreeland bij Duinkerken is slecht idee, te weinig ruimte, haakse bochten

---

---

Brug Vreeland: verhogen is geen oplossing, 0,5 meter is te weinig. Kies voor aquaduct

KP4: maatregelen leiden tot toename (sluip)verkeer

Schade: cultuur, gezondheid, leefbaarheid, natuur en milieu

OV: verbeteren (bus 120 vaker laten rijden), ontmoedigen autogebruik (rekeningrijden)

Verlaag max. snelheid

---

---

Handhaaf de snelheid (flitspaal, trajectcontrole, snelheidsbord)

Verschuif het kruispunt Singel met benzinstation BP richting A2

Gebruik geluidreducerend asfalt

Fietspad naar Loenersloot, station Loenersloot, fietstunnel bij BP zijn goede ideeën

Probleem N201 is VRI's bij toegangswegen en opnamecapaciteit A2

---

---

KP4: leg een rotonde aan bij Loenersloot (schets rotonde toegevoegd)

KP4: leg geen tunnel onder de N201, maar leg een rotonde zonder VRI's aan

Voer max. snelheid 60 km/u in voor tracé A2-Vreeland

VRI: anders afstellen bij Loenersloot. Zet lichten noord en zuid tegelijk op groen

Vrachtverkeer van N201 weren

---

---

-informatie is nog onvolledig (beoordeling smileys, samenhang, onderzoeken, ov, fiets

-geen maatregelen die overlast en gezondheidsrisico's indammen

-onvoldoende aandacht voor aansluiting dorpen/onderliggend wegennet

-verkeersveiligheid: voer 60 km/u in, verhoogt ook wegcapaciteit

-blij met deels open ondertunneling, voorstel voor alternatief tracé

---

---

-onduidelijkheid over kruisen ringvaarten

-fietsroute Geuzensloot: waarom deze keuze, hoe aansluiten, vraagtekens natuur/landschap

-kruispunt N212 nog onduidelijk: is het een fietsbrug of tunnel, aansluiting via N212?

-Demmerikse brug vervangen door aquaduct, b.v. nabij Vinkeveen

-Aandacht voor bovenwettelijke maatregelen ontbreekt

---

---

-Fiets: route langs N201 v/a N212 geheel langs zuidzijde biedt kansen

-OV station Loenersloot: op welke manier wordt hier rekening mee gehouden

-Afslag Loenen: waarom is reconstructie nodig

-Algemeen: faciliteren doorgaand verkeer betekent aantrekkende werking, voorschot 2x2

-Wil van gedachten wisselen over betekenis maatregelen en integratie overige aspecten

---

---

-Wil bewonersbijeenkomst houden voor Vinkeveen

Zie reactie nummer 32

Zie reactie nummer 33

Brug ARK moet verbreed worden, 2 rijbanen is te weinig

Waarom staat brug over Angstel als optie om te verhogen, is een vaste brug dus niet nodig

---

---

Station Loenersloot verkeersaantrekkende werking (parkeren), is het station wel nodig?

-Scores: geen onderbouwing/motivering, geen inzicht in (integrale) afweging

-Verkeer: nadruk verkeer, onvoldoende invulling opgaven landschap, natuur, geluid, lucht

---

---

-Verkeer: behoefte inzicht verkeersaanvullende werking varianten, angst voor verbreding

-Milieu: behoefte inzicht gevolgen uitstoot en geluid

-Natuur: behoefte beschrijving gevolgen varianten voor natuur, te weinig positieve effecten (b.v. natuurverbindingen, NNN, doorsnijding Marickeland, ecopassages). Scores niet consistent (b.v. weidevogelkerngebied, NNN tellen zwaar)

-Stikstof: externe effecten Natura 2000 cf uitspraak PAS moeten nog in beeld gebracht

-Fiets: route fietspad Geuzensloot ongewenst vanuit natuurbelang

---

---

-Cultuur en landschap: diverse gevolgen (zie brief 25/1/2019), behoefte aan informatie bij KP4 (Loenersloot), niet zinvol is rechte bocht KP5 (N402), positief over verdiepte passages Vinkeveen, Demmeriksebrug en Vreeland

-Willen graag van gedachten wisselen over oplossingsrichtingen

Er zijn veenmollen op de tuinen en omgeving bij de bocht van Mijdrecht, staan op rode lijst?

Zie reactie 32

---

---

-Benut alle kansen voor het kiezen van oplossingen voor alle KP: recreatie&tourisme, fietsverbindingen, vaarverbindingen

-Combineer ondertunneling met aquaduct Vinkeveen

-Bij tunnel Vinkeveen graag meedenken over realisatie nieuwbouw verblijfrecreatie

-Maakt graag een afspraak met de omgevingsmanager (doorkruisen percelen)

-Aanpak zou landelijk niveau moeten zijn, geen verkeer vanaf Schiphol over N201

---

---

-Ventweg moet huidige functie behouden t/m Vinkeveen ivm bereikbaarheid bedrijf, agrarisch verkeer, veilig met de fiets naar het dorp

-Tunnel Vinkeveen: kies voor lange tunnel die onder midden Wetering doorloopt

-Vastgoed: gronden C.M. Spruijt nu niet nodig, willen we graag zo houden

-Waverveen wil aansluiting richting Mijdrecht behouden

-KP5: strekken bocht lost niets op

---

---

-Mijdrecht: strekken bocht lost niets op

-KP2 (N212): een ventweg is noodzakelijk

-Loenersloot: houdt rekening met geluidsoverlast, dempende rand en/of groene aankleding

-Station Loenersloot slecht idee, gaat overlast veroorzaken

-Voor ons werk is het noodzakelijk dat we de auto gebruiken

---

-Loenersloot: de beste optie is VRI goed regelen in spits, probleem is sluipverkeer Abcoude

-Vreeland: verkeerskundig is er geen probleem, alleen de brug. Beperkt openingstijden

-voor de gehele weg 60 km/u invoeren

-Treinstation Loenersloot goed idee (klimaat, duurzame verkeersplanning)

-Fiets: uitbreiden routes en paden. Fietstunnel Vreeland goed idee. Extra fietspad naar Loenersloot (ws bedoeld: aan noordzijde)

---

-Ronde Raadhuislaan slecht idee

-Graag geluidswerende voorzieningen bij 't Sluisje en nieuwbouwwijk Vreeland

-Zorgen over bereikbaarheid en ontsluiting Loenersloot.

-VRI: zet verkeerslichten langer op groen, staan nu ook slecht afgesteld

-Doe iets aan het sluipverkeer

---

-Tunnel onder N201 bij Loenersloot: zorg voor voldoende hoogte ivm landbouwverkeer

-Loenersloot: twijfel over verbeteren doorstroming door varianten

-Voorkeur om geen tunnel aan te leggen, tast aangezicht aan

-Betere doorstroming trekt verkeer aan. Doe iets aan het sluipverkeer vanaf Abcoude

-Tunnel onder N201 verlengd de sluiproute Abcoude-Loenersloot-Breukelen

---

Loenersloot

-er is te weinig gekeken naar leefbaarheid voor omwonenden

-te weinig varianten en onderzoeksbureau gaf aan dat alternatieven buiten opdracht liggen

-De problemen liggen bij de verkeerslichten (belemmeren doorstroming) en toerit A2

-Meer asfalt betekent meer verkeer en dus hinder. Verkeer moet omrijden over A2-A9-A1

---

-Voer 60 km/u in, constante stroming, VRI's eruit en rotondes

-Meer asfalt betekent meer stikstof

-Onderzoeksbureau heeft niet de juiste opdracht gekregen

Stellers willen graag toelichten en langskomen op provinciehuis

Zie reactie 32

---

Aanvulling: win informatie over ontwerpeisen in bij boeren ivm agrarisch verkeer

-Er wordt een schets gegeven van de voorgeschiedenis van de N201 (verbreding in NH, aanleg aquaduct als "flessehals", dubbele S-bochten naar Mijdrecht)

-Behoud aansluiting Hofland met Shell en horeca maar zonder vrachtverkeer

-Leg zoveel mogelijk vrije rechtsaffers aan op de N201

-Leg een fly over aan voor verkeer van Uithoorn naar Vinkeveen

---

-Pas de aansluiting Vinkeveen aan door verhoogd viaduct en aanpassen op/afritten

- Wil aantal rijbanen op de N201 vergroten tot 2x2
- Leg busbaan aan van Vinkeveen naar A2 tbv stimuleren OV
- Verkeer neemt toe, de A2 is verbreed maar de N201 niet. Beter faciliteren
- Verdiepte ligging van rijbanen ter hoogte van Vinkeveen
- Snelheidsbeperking naar 60 km/u
- Extra lange ondertunneling tot na de woonkern van Vinkeveen
- Hoge geluidswal met een radius zodat het geluid op een betere manier wordt begeleid en er dus minder geluidsoverlast komt in Vinkeveen
- Verleggen van N201 vanaf de 'Adelaar' achter de boerderij langs naar de bocht van Mijdrecht
- Herinrichting van n 201 moet kans zijn om bijdrage te leveren aan punctualiteit en regelmaat van het OV. Busbaan moet onderdeel worden van Kp1plan Mijdrecht
- Weg loopt door natuurgebied en verkeer mag dat niet aantasten
- Diependaalselaan niet aanpakken. Dat is op dit moment bottleneck en dat moet zo blijven
- Alleen lokaal verkeer toestaan. Doorgaand verkeer ontmoedigen (moet over A1 en A2)
- Aquaduct aanleggen. De brugwachter huisjes liefst behouden/herbouwd.
- Fietstunnel niet aan westkant van Vecht maar aan oostkant bij stoplicht ivm verkeerschaos rond schoolplein. Indien fietstunnel bij Raadhuislaan wordt aangelegd ook geen noodzaak meer om rotonde aan te leggen
- Betere fietsverlichting langs N201 tussen Vreeland en Hilversum
- Ronde Raadhuislaan alleen nodig als er een aquaduct komt
- Extra verkeerscamera's bij stoplichten oostkant van Vechtbrug om door rood rijden te bekeuren (gebeurt nu heel vaak)
- Wijzigen busbaan naar parallelweg zodat verkeer via stoplicht veilig de N201 op kan draaien. Nu heel onveilige situatie vanaf eerste Zijweg en Middenweg
- Weg zou verbreed kunnen worden zodat men in twee richtingen kan rijden
- Betere mogelijkheid om N201 over te steken als voetganger/fietser door brug of tunnel
- Verbeteren van ontsluiting zijwegen op N201. Nu erg lastig om de N201 op te draaien wat leidt tot gevaarlijke situaties
- Verbeteren afslaan mogelijkheden van N201 naar zijwegen
- Zorg voor belemmeringen op de bestemmingsverkeerswegen. Momenteel veel sluipverkeer dat tot onveilige situaties leidt
- Alleen bij bushalte Tienboeren kan je uitstappen en veilig oversteken. Bushalte eerste/tweede zijweg heeft geen veilige manier om over te steken.
- Geef OV meer ruimte zodat mensen uit de auto worden gelokt
- 2x2 rijstroken op traject N201 tussen Mijdrecht en Vinkeveen waarvan (in beide richtingen) 1 baan voor OV en 1 baan voor auto
- Fietstunnel onder n 201 door of fietsbrug over de weg heen. Fietsers wachten nu lang en hebben gevaarlijke situaties
- Aanleggen rotonde, eventueel met bypasses om doorstroming te bevorderen
- Auto's vanaf Loenersloot en Binnenweg komen n201 niet op. Indien rotonde niet kan dan stoplichten
- Geen tunnel aanleggen

- Busbaan gebruiken als parallelweg en dan bij stoplichten op n201 draaien
- Indien parallelweg niet kan, uitvoegstrook aanleggen van n201 naar eerste zijweg
- Verlagen maximale snelheid
- Verbeteren algehele verkeersveiligheid op n201, vooral met op- en af draaien. Nu gevaarlijk en ongelukken
- Voorkeur voor variant B. Minder verkeerslichten en centraal punt voor invoegend verkeer
  
- Doe variant B. Variant A onnodig duur
- Brug alleen bedienen buiten spits om
  
- Verbreden traject tussen kp 3 en 5 naar 2x2 rijstroken i.c.m. nieuwe brug
- Geen verkeerslichten bij Rijksstraatweg en Binnenweg
- Tunnel onder n201 voor verkeer vanuit Loenersloot naar Binnenweg en richting Hilversum. Ook voor landbouwverkeer
- Fietstraject ten zuiden van de N201 als er tunnel komt
- I.p.v. tunnel ook rotonde mogelijk met oprit vanaf Binnenweg naar A2 en oprit vanaf Rijksstraatweg naar Hilversum die direct op de rotonde uitkomen
  
- Snelheid op eventuele rotonde lager brengen zodat verkeer beter in kan voegen
- Oval rotonde aanleggen bij Loenersloot om verkeer te remmen
- Stoplichten weghalen als er een rotonde komt
- In middenberm groen of kunstvoorwerp plaatsen voor aangezicht
  
- Verbeter de verkeersveiligheid voor voetgangers die over willen steken, nu levensgevaarlijk
- Creër veilige fietsoversteek voor mensen die N201 over willen steken
  
- Verbeter de mogelijkheden om af te slaan van de N201 naar de eerste Zijweg. Verkeer heeft nu soms te laat door dat er geremd wordt en busbaan veroorzaakt extra moeilijkheid bij afslaan
  
- Behoud karakteristiek Landschap
- Weg niet uitbreiden aangezien verkeerssituatie over 5 tot 10 jaar heel anders is
- Tunnel voor vee van agrariërs. Niet voor verkeer!
- Verlagen snelheid en zorgen voor flitspalen ter controle
- Denk aan Rijksmonument Geijnzigt en andere huizen in het kasteelkwartier.
- Tunnel vanaf Amstel doortrekken tot na Mijdrecht
- Veel hinder van N201 voor omwonenden, zowel in doorstroming als in geluid en lucht
- Vrachtverkeer weren van N201 en gebruik laten maken van A9
- Aanleg tunnel onder N201 om vanuit bedrijf met landbouwverkeer en vee naar andere kant van weg te komen
  
- Verkeerslichten bij in-uit rit van het bedrijf. Toegang tot N201 is essentieel voor voortgang bedrijf
- Aanleg parallelweg aangezien N201 beschikbaar moet blijven voor landbouwverkeer voor de bedrijven
  
- Landbouwverkeer moet mogelijk blijven op traject Loenersloot-Braambrugge ook vanaf de N201
- Denk aan toekomst van wegverkeer. Huidige oplossingen voor knelpunten over een paar jaar achterhaald
  
- Behoud karakter van historische gebouwen in Loenersloot. Hebben belangrijke cultuur waarde



- Doe niks aan N201 maar investeer in alternatieven om spits drukte te voorkomen
- Snelheid reductie voor betere veiligheid, minder geluid en schonere lucht
- Betere luchtkwaliteit langs N201 stimuleert fietsen
- Investeer in bestaande OV verbindingen en goede bereikbaarheid van dit OV
- Fietspad langs spoor
- Investeer op N201 in betere fietspaden ipv asfalt. Vooral betere verlichting
  
- Voor alle zijwegen een aparte uitvoegstrook aanleggen zodat er veilig afgeslagen kan worden
- Aanleggen OV busbaan en haltes in dorpskernen
- Aanleggen bus-trein knooppunt bij Loenen/Vinkeveen met frequente treindienst en aansluiting op buslijnen in diverse richtingen.
- Inrichten snelbusdienst die Station Loenen verbindt met andere plaatsen langs N201
- TariefinTEGRATIE bij nieuw OV traject tussen bus-tram en trein (overstappen op modaliteit mag geen extra geld kosten)
- Doortrekken Amsteltram lijn naar Mijdrecht (of verder)
- Integraal openbaar vervoer waarbij ook de fiets aandacht krijgt
  
- Verleg fietsroute naar zuidzijde van N201 (en behoud fietspad aan noordzijde)
  
- Geen fietspad langs Duinkerken, wel vrijliggend langs de Singel aan de dorpskant en fietstunnel
- Extra fietspad hoek Singel richting Niftarlakelaan
- Fietsroute in voorrang houden
- Verbreden fietsruimte en bredere bermen tussen fietspad en autobaan
- Snelverkeer scheiden van langzaam verkeer bij viaduct Vinkeveen
  
- Fietstunnel vanaf binnenweg naar Rijksstraatweg
- Afschaffen verkeerslichten vanaf Breukelen naar N201 en wellicht rotonde aanleggen
- Brug alleen bedienen buiten spits om
- Aanleggen vluchthavens zodat verkeer met pech geen oponthoud voor de rest zorgt
- Inzetten op gedrag in verkeer door bv filmpjes ANWB of borden van RWS langs de weg
- Strengere controles op gebruik van mobiele telefoon in verkeer
- Invoeren zwaardere wegebelasting op provinciale wegen t.o.v. rijkswegen
  
- Duidelijke route bewegwijzering voor bloemenveilig en chaffeurs die dit volgen positief belonen
- Extra verkeerslichten op N201 om gebruik ervan te ontmoedigen (en camera's om door rood rijden te bekeuren)
- snelheid op N201 terugbrengen naar 60 km/u en camera's
- Aanpassen maximum snelheid naar 60 km/u
- Grote oorzaak van problemen op N201 komen vanaf de A2 en dus moet Rijkswaterstaat daar verantwoordelijkheid nemen
  
- Nieuwe varianten die meer rekening houden met nadelen voor dorp Loenersloot. Op dit moment onvoldoende aandacht voor sluipverkeer en negatieve geluids- en milieu effecten
- Aandacht voor leefbaarheid en verkeersveiligheid ontbreekt. Eerst huidige overlast verminderen voordat een nieuwe weg (met nog meer overlast) wordt aangelegd)
  
- Betere afwikkeling van verkeer op Binnenweg en Rijksstraatweg op N201. Nu erg lang wachten
- Bewoners willen een visie die rekening houdt met oplossen van problemen mbt sluipverkeer en negatieve gevolgen hiervan op leefbaarheid
- Variant B is onwenselijk aangezien dit leidt tot ernstige aantasting van leefomgeving.
- Ondertunneling vanaf A2 tot aan afslag met de N402 (Loenen) (gesloten tunnel, geen open tunnelbak)
- Aquaduct ten hoogte van Loenersloot

-Ronde met vrije oprijbanen

-Alle verkeerslichten verdwijnen. Nieuwe op- en afrit bij Binnenweg/Rijksstraatweg. Ook vrije oprit van Rijksstraatweg naar A2 i.s.m. tunnel onder N201 tussen Loenersloot zuid en Noord met een weg evenwijdig aan N201

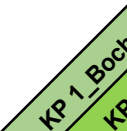
-Verbreiding van N201 ter hoogte van Loenersloot niet door laten gaan (tast historische ensemble van kasteel en bijbehorend landschap aan)

-Verbreiden van weg lost niks op behalve dat het grond kost. Enkel neutrale effecten worden er verwacht en daarom is de noodzaak voor deze variant niet duidelijk

-Beter nadenken over effecten van verbeden/verleggen van weg op landschap. Variant B heeft nadrukkelijke impact op landschap terwijl dat nu niet zo gezien wordt (impact van deze variant op landschap wordt beschouwd als neutraal)

-Link leggen met natte verbindingzone onder A2 en hoe dit doorgetrokken zou kunnen worden

-Meer informatie over de wens om fysieke ruimte te reserveren en de betekenis voor de gronden van betrokkene.

<b>Voorlopige reactie na ontwerpatelier juli 2019 (definitieve reactie na afronding van het gehele ontwerpproces, naar verwachting voorjaar 2020)</b>		
	N=	8
Zie Q&A-lijst vraag 21 beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 Dit is geen uitgangspunt bij de plannen. Zie ook Q&A-lijst vragen 45, 46 en 53 Zie Q&A-lijst vraag 38 Dit vindt plaats in de loop van het ontwerpproces. Zie ook vraag 54		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 Zie Q&A-lijst vraag 55 Zie Q&A-lijst vraag 9 beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 Zie Q&A-lijst vraag 9		
Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46 Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46 beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 voor kennisgeving aangenomen Zie Q&A-lijst vraag 23. Ter hoogte van Vreeland wordt het plaatsen van een laag geluidscherm voorbereid, een zgn. Whiswall. Nader informatie volgt zodra de plannen concreet zijn uitgewerkt.		
Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26 Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26 Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46. Verbeteren van de doorstroming kan een bijdrage leveren aan het verminderen van hinder. Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36. Fietsverkeer zal meer aandacht krijgen in de geplande ontwerp ateliers in november/december 2019 Deze fietstocht is gehouden en heeft veel informatie opgeleverd voor maatregelen gericht op het verbeteren van het fietsverkeer op en nabij de N201		
Dit is voor kennisgeving aangenomen. De bewoner wordt op de hoogte gehouden van de plannen. Mochten de plannen concreter worden dan zal in overleg worden getreden. voor kennisgeving aangenomen		

Zie Q&A-lijst vragen 22 en 25		
Zie Q&A-lijst vragen 22, 25 en 38		
Zie Q&A-lijst vraag 23, geluidsreducerend asfalt kan een effectieve bronmaatregel zijn.		
Zie Q&A-lijst vragen 45 en 46.		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 47. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is. Voor wat betreft het tegelijk op groen zetten van de verkeerslichten noord en zuid valt op te merken dat dit tot een zeer verkeersonveilige situatie leidt. Dit voorstel zal niet in overweging worden genomen.		
Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46. Alle plannen worden aan de hand van een verkeersmodel dat rekening houdt met het gehele wegennet (rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen) doorgerekend en beoordeeld.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 30. Veiligheid is daarbij een aandachtspunt.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 30. Veiligheid is daarbij een aandachtspunt.		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26		
Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26. De overlast van de A2 wordt voorgelegd aan Rijkswaterstaat.		
Zie Q&A-lijst vraag 30 en 31.		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020	1	
De overgang brug-weg is de afgelopen jaren reeds sterk verbeterd door aanvullende maatregelen. Als mogelijke maatregelen zijn de aanleg van een aquaduct of het verlagen van de maximum snelheid in beeld.		
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Zie Q&A-lijst vraag 15	1	
voor kennisgeving aangenomen		1
voor kennisgeving aangenomen		1
Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Een verbod op vrachtverkeer op de N201 is niet in beeld		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 47		
voor kennisgeving aangenomen		

Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Een verbod op vrachtverkeer op de N201 is niet in beeld		
beantwoording volgt naar verwachting begin 2020. Deze suggestie kan bij de latere uitwerking aan de orde komen.		
voor kennisgeving aangenomen		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 18	1	
Zie Q&A-lijst vraag 9		
Dit vindt plaats, de gemeente neemt actief deel in onder meer de stuurgroep Toekomst N201		
In juni 2019 zijn alle aanliggende woningen en bedrijven geïnformeerd over de plannen en uitgenodigd zich op te geven voor informatie en updates over het project. Tevens worden dorpsraden en andere belangenbehartigende organisaties op de hoogte gehouden.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Deze informatie is inmiddels toegestuurd. Alle informatie over fijnstof in de provincie Utrecht is te vinden op onze webkaarten die u via de provinciale website kunt vinden, zie hiervoor Q&A-lijst vraag 22		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 1		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29		
Zie Q&A-lijst vraag 27		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
Zie Q&A-lijst vraag 55		
Zie Q&A-lijst vraag 10		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpdeliers in november/december 2019 worden getoond zal deze variant niet terugkomen		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26. Ter hoogte van Vreeland wordt het plaatsen van een laag geluidscherm voorbereid, een zgn. Whiswall. Zo'n scherm is beter inpasbaar. Nader informatie volgt zodra de plannen concreet zijn uitgewerkt.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
Zie Q&A-lijst vraag 10		
Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46		
Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46		
Zie Q&A-lijst vraag 5, deze wordt uitgewerkt.		

Zie Q&A-lijst vraag 55		
Zie Q&A-lijst vraag 10 en 11		
Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46		
Zie Q&A-lijst vraag 40. Alle verkeerskundige effecten worden aan de hand van een integraal verkeersmodel in beeld gebracht, hierover zal tijdens de ontwerpdeliberies in november/december 2019 meer bekend zijn.		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 6		
Dit probleem is bekend en wordt in de verdere uitwerking meegenomen.		
Zie Q&A vragen 30 t/m 36		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 44		
voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpdeliberies in november/december 2019 worden getoond zal hier aandacht aan worden besteed	1	
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen		1
Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29. De aanpassingen in de dienstregeling per december 2017 hebben geleid tot verbeteringen voor een groot deel van de reizigers, en ook voor enige verslechtering voor een ander deel van de reizigers.		
Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36		
Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29		
Zie Q&A-lijst vraag 21		
Zie Q&A-lijst vragen 4 t/m 6 (drie alternatieven door omgeving). Daarnaast zal de provincie Utrecht haar 2 ontwerpen verder uitwerken.		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
verbreding van de gehele N201 is niet aan de orde binnen de gekozen aanpak (zie besluit PS 18 februari 2019, denkrichting 3). Zie ook Q&A-lijst vraag 45		
Zie Q&A-lijst vraag 55		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 48		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
Zie Q&A-lijst vraag 6		
zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Zie Q&A-lijst vraag 18		
verbreding van de gehele N201 is niet aan de orde binnen de gekozen aanpak (zie besluit PS 18 februari 2019, denkrichting 3). Zie ook Q&A-lijst vraag 45	1	
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 14		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 12	1	
Zie Q&A-lijst vraag 43		
Zie Q&A-lijst vraag 42		
Zie Q&A-lijst vraag 26		

Zie Q&A-lijst vraag 4		
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Zie Q&A-lijst vraag 20 t/m 26		
Zie Q&A-lijst vraag 37		
Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerkt.		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
Zie Q&A-lijst vraag 5		
Zie Q&A-lijst vraag 2		
voor kennisgeving aangenomen. Een tunnel met een lang gesloten gedeelte is op deze locatie met de aansluitingen op de Raadhuislaan en Singel technisch niet haalbaar.		
Zie Q&A-lijst vraag 30		
Naar aanleiding van de ontwerpateliers juli 2019 is door de verkeerskundige samen met de Fietzersbond en gemeenten een tocht gemaakt langs bijna de gehele N201. Binnen het programma worden ontwerpen op basis van het bezoeken van de concrete locatie(s) gemaakt.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46		
Zie Q&A-lijst vraag 55		
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 19		
Zie Q&A-lijst vraag 17. Naar verwachting zal de doorstroming op de N201 door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat deze optie mogelijk wordt. De ontwerpen zullen aan de hand van een integraal verkeersmodel worden doorgerekend.	1	
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		1
Dit probleem is bekend en wordt in de verdere uitwerking meegenomen. Zie ook Q&A-lijst vraag 18	1	
De ontwerpen zullen aan de hand van een integraal verkeersmodel worden doorgerekend. Als het probleem alleen verplaatst wordt is de maatregel niet effectief en zal deze moeten worden heroverwogen. Vooralsnog lijkt het strekken van de bocht een kansrijke optie.	1	
Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerkt.	1	
Voor kennisgeving aangenomen. Indien de bocht bij Mijdrecht wordt verlegd zal ook de ruimtelijke ontwikkeling rond het nieuwe tracé aandacht krijgen. Dit is een taak en bevoegdheid van de gemeente	1	
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Zie Q&A-lijst vraag 27		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen, de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 1, een verhoogde brug zal op de ontwerpateliers in november/december 2019 niet meer worden getoond.		
voor kennisgeving aangenomen		

voor kennisgeving aangenomen		
Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45, 46 en 53		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
voor kennisgeving aangenomen. De voorgestelde locatie komt te vervallen.		
Zie Q&A-lijst vragen 28 t/m 30		
Ja, in het integrale verkeersmodel dat gebruikt wordt om alle plannen en ontwerpen te beoordelen zijn alle woningbouwplannen en andere plannen die (mogelijk) tot meer verkeer leiden tot 2030 opgenomen.		
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Zie Q&A-lijst vraag 15	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17. Deze suggesties wordt meegenomen.	1	
Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45, 46 en 53		
voor kennisgeving aangenomen. Een van de opties is om de huidige aansluitingen te handhaven en de opstelruimte op de hoofdrijbaan te vergroten. Zie ook Q&A-lijst vraag 45		
Zie Q&A-lijst vraag 41. Voor KP5 (N402) geldt dat het rechtstrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.		
Zie Q&A-lijst vraag 25		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
Zie Q&A-lijst vraag 51		
Bij bepaalde maatregelen zal de aansluiting op de N201 soms iets verder liggen. Wel wordt ernaar gestreefd de aansluitingen op de N201 te verbeteren.		
Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerk		
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Zie Q&A-lijst vraag 15	1	
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Deze locatie ligt buiten de N201 en zal worden voorgelegd aan de gemeente		
Zie Q&A-lijst vraag 31		
Zie Q&A-lijst vraag 31		
voor kennisgeving aangenomen.		
Zie Q&A-lijst vraag 41		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 25. Het streven is om de leefbaarheid op en rond de N201 te verbeteren.		
Zie Q&A-lijst vraag 26		
Wij hebben de plannen uit 2012 naast de actuele ontwerpen gelegd. De ontwerpen verschillen sterk van elkaar. Van belang is het oordeel over de huidige plannen binnen het programma Toekomst N201 (2019)		



Zie Q&A-lijst vraag 4		
Zie Q&A-lijst vraag 48		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 (reactie is op dit punt niet helder)		
Zie Q&A-lijst resp. de vragen 48, 5 en 38		
Zie Q&A-lijst vraag 11		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		
Dit ontwerp komt te vervallen. Op het ontwerpatelier november/december 2019 zal dit plan niet meer worden gepresenteerd.		
Dit ontwerp komt te vervallen. Op het ontwerpatelier november/december 2019 zal dit plan niet meer worden gepresenteerd.		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29, Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Daarnaast zijn er door het kabinet intenties uitgesproken tot het invoeren van enige vorm van rekeningenrijden. Deze intenties zijn nog niet uitgewerkt		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
Zie Q&A-lijst vraag 55		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 23, geluidsreducerend asfalt kan een effectieve bronmaatregel zijn.		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 48 en 10		
Zie Q&A-lijst vraag 6		
Zie Q&A-lijst vraag 6		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
Zie Q&A-lijst vraag 47. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is. Voor wat betreft het tegelijk op groen zetten van de verkeerslichten noord en zuid valt op te merken dat dit tot een zeer verkeersonveilige situatie leidt. Dit voorstel zal niet in overweging worden genomen.		
Zie Q&A-lijst vraag 44		
Zie Q&A-lijst vraag 54		
Zie Q&A-lijst vraag 23		
Zie Q&A-lijst vraag 40		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
Zie Q&A-lijst vraag 32. In aanvulling hierop is vastgesteld dat er betere alternatieven zijn. In de ontwerpateliers in november/december 2019 zal een alternatief worden getoond.		
In het getoonde ontwerp op het ontwerpatelier juli 2019 gaat het om een tunnel		1
voor kennisgeving aangenomen		
Voor het ontwerpatelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt. De aandacht voor bovenwettelijke maatregelen komt dus nog aan de orde.		
Zie Q&A-lijst vraag 31.		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		

Voor KP5 (N402) geldt dat het rechttrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.		
Zie Q&A-lijst vraag 41		
Dat is mogelijk, hiervoor zal deze organisatie worden benaderd voor een afspraak in november		
voor kennisgeving aangenomen, de geplande ontwerpdeliers in november/december vormen de bijeenkomsten waarop met bewoners wordt gesproken. Daarnaast is een aparte afspraak om van gedachten te wisselen altijd mogelijk		
Zie antwoord bij reactie nummer 32		
Zie antwoord bij reactie nummer 33		
Zie Q&A-lijst vraag 3		
Zie Q&A-lijst vraag 8		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen. De haalbaarheid van een station wordt onderzocht.		
Zie Q&A-lijst vragen 24 en 25		
Voor het ontwerpdelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt. De aandacht voor bovenwettelijke maatregelen komt dus nog aan de orde.		
Zie Q&A-lijst vragen 41 en 53		
Zie Q&A-lijst vraag 24		
Zie Q&A-lijst vraag 24, in het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.		
Zie Q&A-lijst vraag 25		
Zie Q&A-lijst vraag 32. In aanvulling hierop is vastgesteld dat er betere alternatieven zijn. In de ontwerpdeliers in november/december 2019 zal een alternatief worden getoond.		
Voor KP5 (N402) geldt dat het rechttrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.		
Dat is mogelijk, hiervoor zal deze organisatie worden benaderd voor een afspraak in november		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020	1	
Zie antwoord bij reactie 32		
Zie Q&A-lijst vragen 42 en 43		
Zie Q&A-lijst vraag 14		
Met betrokkenen heeft overleg plaatsgevonden.		
Met betrokkenen heeft overleg plaatsgevonden.		
Zie Q&A-lijst vraag 40 en 44		
In de gepresenteerde plannen behoud de ventweg de huidige functie		1
In de gepresenteerde plannen zal de ondertunneling of verdiepte ligging alleen aan de oostzijde van de Midden Wetering plaatsvinden		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vraag 16	1	
Voor KP5 (N402) geldt dat het rechttrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.		
Verkeerskundig lijkt het strekken van de bocht te leiden tot een aanmerkelijke verbetering van de doorstroming. Dit wordt getoetst aan de hand van een integraal verkeersmodel, zie Q&A-lijst vraag 40	1	

In de gepresenteerde plannen blijft de huidige ventweg behouden		1
Zie Q&A-lijst vraag 20 en 26		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 48 en 9		
Zie Q&A-lijst vraag 1 en 38. De constatering dat er verkeerskundig nauwelijks problemen ter hoogte van Vreeland zijn stemt overeen met de huidige waarnemingen		
Zie Q&A-lijst vraag 38		
Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36. de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel		
Een rotonde zal op de ontwerpateliers in november/december 2019 niet meer worden getoond.		
Zie Q&A-lijst vraag 21		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 47 en 48. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is.		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
Bij de ontwerpen zal hier rekening mee worden gehouden		
voor kennisgeving aangenomen		
voor kennisgeving aangenomen		
Zie Q&A-lijst vragen 41 en 9		
Zie Q&A-lijst vraag 9		
xxx		
Voor het ontwerpatelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.		
Zie Q&A-lijst vraag 52		
Zie Q&A-lijst vragen 48 en 10		
Zie Q&A-lijst vraag 41 en 44		
Zie Q&A-lijst resp. vragen 38, 48 en 47		
Zie Q&A-lijst vraag 25		
Zie Q&A-lijst vraag 52		
Dit overleg heeft inmiddels plaatsgevonden		
zie antwoord bij reactie 32		
beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020		
voor kennisgeving aangenomen	1	
Zie Q&A-lijst vraag 17	1	
Dit kan in sommige situaties een effectieve maatregel zijn. Bij het voorstel om ter hoogte van de N212 een fietstunnel aan te leggen is de aanleg van een rechtsaffer meegenomen.		
voor kennisgeving aangenomen. Ongelijkvloerse kruispunten en andere grootschalige maatregelen passen in beginsel minder binnen de opdracht waarbij uitgangspunt is het behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn.		
Zie Q&A-lijst vraag 13		

Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46

Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29

Zie Q&A-lijst vraag 10.

voor kennisgeving aangenomen

Zie Q&A-lijst vraag 38

Zie Q&A-lijst vraag 14

De plannen voorzien onder meer in een tunnel of verdiepte ligging van de N201 ter hoogte van Vinkeveen. Als deze plannen worden uitgevoerd zal dit zorgen voor een aanmerkelijke vermindering van de geluidsoverlast.

beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020

Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29. Mogelijk zal de doorstroming door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41

beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020

De plannen voorzien op dit moment niet in aanpassing van de Diependaalselaan.

Zie Q&A-lijst vraag 41 en 44

voor kennisgeving aangenomen

voor kennisgeving aangenomen, de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel

Zie Q&A-lijst vraag 33

voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zal de rotonde ontbreken.

Zie Q&A-lijst vraag 55

Zie Q&A-lijst vraag 18. Mogelijk zal de doorstroming door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41

beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020

Zie Q&A-lijst vraag 16. De mogelijkheid voor een fietstunnel vanaf Mijdrecht richting noorden wordt bekeken.

Zie Q&A-lijst vraag 18

Zie Q&A-lijst vraag 18

beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020

Zie Q&A-lijst vraag 18

Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29

Mogelijk zal de doorstroming door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41. Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46

Zie Q&A-lijst vraag 16. De mogelijkheid voor een fietstunnel vanaf Mijdrecht richting noorden wordt bekeken.

Zie Q&A-lijst vraag 47

Zie Q&A-lijst vraag 6

voor kennisgeving aangenomen

1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	
1	







Locatie							Bouwstenen															
tmjdrecht	2_N212	KP3_A2	KP4_Rijksstraatweg	KP5_N402	KP6_Singel	KP7_Raadhuislaan	Gehele traject	Vreeland	1_OV	1a_Station Loenen	2_Fiets	3_Slimmer	4_Tunnel Vinkeveen	C_Brug Vinkeveen	5_Bruggen	A_P-Vinkeveen	B_Demmerikse brug	6_Bovenwettelijk/Leefbaarheid	Verkeer	Geluid	Luchtqualiteit	Na...
4	21	7	6	5	5	5	8	18	5	2	10	3	0	0	21	31	11	7	3			
				1												1		1				
	1										1											
	1																					
	1															1	1					
	1															1					1	
						1										1						1
																	1					
	1																1					
																		1				
																	1					
																		1				
																			1			
																				1		
												1										
												1					1					







																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
								1								1			
								1								1			
																1			
																1			
																1			
								1								1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
1																1			
																1			
																1			1
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
																1			
1																1			

1																		
														1	1			
								1						1				
	1													1				
		1						1										
										1								
								1										
			1															
														1				
								1										
			1															
									1									
										1								
											1	1						
											1							



1									1							
1																
1					1									1		
1														1		
1									1					1		
		1														
	1															
							1									
			1													
									1							
	1													1		
															1	1
															1	1
							1			1						
			1													
															1	
1	1															
	1															
	1															
															1	
	1														1	
															1	1
															1	1
															1	
1																
					1										1	
									1							1
													1			
														1		
									1							
									1							













	1														1			
	1														1			
	1																	
1																		
	1																	
					1													

↓

↓







1									
		1							
1									
1									
		1							
			1						
			1						1
			1						









1	1							
		1						
		1						
		1						
1	1							1
		1						
1								







			1					
			1					
			1					
								1
			1					
					1			
			1					
			1					
					1			
					1			
					1			
1								







				1				
		1						
				1				
		1						

