

Veelgestelde vragen en antwoorden N201

Versie 28 april 2020

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
	VREELAND		
1	Brug Amsterdam-Rijnkanaal	Voor de doorstroming is het nodig om de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te verbreden	<p>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, 2x1 rijstroken met 80 km/h intact blijft en de focus ligt op het oplossen van de knelpunten (lees kruispunten). We kijken naar mogelijkheden voor bouwstenen (de huidige bruggen en de passage Vinkeveen) en doen een aantal aanbevelingen (verkeersveiligheid, landbouwverkeer enz.). Daar zit het verbreden/verdubbelen van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal niet bij.</p> <p><i>Verbreding van de huidige brug of het aanleggen van een tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is in de plannen buiten beschouwing gelaten.</i></p>
2	Fietsoversteek Singel	De fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt N201-Singel is gevaarlijk	<p>Naar aanleiding van de reacties uit de ontwerpateliers en nader onderzoek is gebleken dat de fietsoversteek over de N201 bij de Singel een knelpunt is. Bovendien moeten fietsers vanaf Vreeland de Singel schuin oversteken om de fietsoversteek over de N201 te kunnen bereiken. Daarnaast is het passeren van de uitrit van het benzinstation gevaarlijk en heeft hier ook een ongeval plaatsgevonden.</p> <p><i>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om vanuit Vreeland een apart fietspad in twee richtingen aan te leggen aan de oostzijde van de kruising en de oversteek over de N201 te vervangen door een fietstunnel die aansluit op de fietsroute aan de zuidzijde van de N201 en de Loenenseweg. Hierdoor kunnen fietsers ongehinderd en veilig oversteken, vervalt de gevaarlijke passage bij het benzinstation en heeft het autoverkeer minder hinder van overstekende fietsers.</i></p>

3	Geluidsoverlast van de N201	Er is sprake van ernstige geluidhinder bij de woningen langs de N201 in Vreeland	<p>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. In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur. De effecten op geluidhinder zijn in beeld gebracht.</p> <p>Vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 zal op het tracé tussen Singel en Vechtbrug een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst.</p> <p>Ter hoogte van 't Sluisje is vastgesteld dat er sprake is van geluidsoverlast. Omwonenden hebben de wens om geluidwerende voorzieningen aan te brengen. Daarbij kan gedacht worden aan geluidschermen, geluidreducerend asfalt en/of het verlengen van het tracé met een maximale snelheid van 50 km/uur. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.</p>
4	Brug over de Vecht	Zet de brug bij Vreeland minder vaak open tijdens de spits zodat het verkeer kan doorrijden	<p>Dit probleem is bekend. Het aantal openingen tijdens de spitsperiodes is al klein. Het werkelijke knelpunt is de openingen direct na 9 uur, met name in de zomerperiode als er veel recreatievaart is. De spits is dan nog niet ten einde, dus ontstaat filevorming.</p> <p>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spitstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart. Ook wordt gekeken naar maatregelen om in het kader van "smart mobility" de brugopeningen "slimmer" in te plannen (b.v. door gebruik van verkeersdata en algoritmes)</p>
5	Luchtkwaliteit bij de school	De luchtkwaliteit bij de basisschool Vreeland is slecht door de N201	<p>De basisschool en het speelterrein liggen dicht langs de N201. In de huidige situatie zijn er geen overschrijdingen van wettelijke of van WHO-normen. In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur. De effecten op luchtverontreiniging zijn in beeld gebracht.</p> <p>Hieruit blijkt dat de aanleg van een fietstunnel bij de kruising met de Singel en het verlagen van de maximum snelheid naar 50 km/uur een neutraal tot licht positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Dit komt door een betere doorstroming en een lagere snelheid. De situatie zal met de plannen Toekomst N201 dus iets verbeteren.</p>
6	Kruising N402/N201	Verbeter het kruispunt en zorg voor een goede busbaan	<p>Wij hebben onderzocht hoe de situatie op dit kruispunt kan worden verbeterd.</p> <p>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de huidige rijbanen, busbaan, opstelstroken en (kruisende) fietspaden compacter aan te leggen.</p> <p>De huidige busbaan wordt doorgetrokken tot aan het verkeerslicht en voor afslaand verkeer richting A2 resp. Vreeland worden extra opstelstroken aangelegd. Dit ontwerp is in</p>

			een verkeersmodel getest en functioneert goed en betekent een verbetering voor de doorstroming van de auto en het openbaar vervoer (bus).
7	Fietsverbindingen	Verbeter de fietsroute tussen Vreeland en Loenersloot, bijvoorbeeld door het fietspad aan de noordzijde te leggen en/of betere fietspassages te maken bij de kruispunten met de Singel (Vreeland), N402 (Loenen) en Rijksstraatweg/Middenweg (Loenersloot)	<p>Betere en veilige fietsroutes zijn aanvullende maatregelen (bouwstenen) die zijn uitgewerkt. Voor de N201 ten oosten van de A2 is samen met de Fietsersbond gekeken naar mogelijkheden.</p> <p><i>In de voorkeursvariant zijn de volgende maatregelen opgenomen:</i> <i>(a) een betere en veilige passage over de Vechtbrug (verbreding en afscherming)</i> <i>(b) een goede en veilige oversteek bij de Singel door een fietstunnel</i> <i>(c) een snellere en veilige oversteek bij de kruising met de N402 (compacte kruising)</i> <i>(d) de aanleg van een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 op het tracé tussen Loenersloot en de Demmeriksebrug.</i> <i>Verder zal bezien worden welke kleine maatregelen de passage bij de fietstunnel Loenersloot kunnen verbeteren.</i></p>
8	Openbaar vervoer	De verbindingen met het openbaar vervoer vanaf Vreeland zijn slecht	<p>Tijdens de ontwerpdeliers is aangedrongen op verbetering van het openbaar vervoer. In het programma Toekomst N201 is het verbeteren van het openbaar vervoer een belangrijke bouwsteen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren. Daarbij zijn maatregelen onderzocht zoals het verbeteren van de huidige busverbindingen en de realisatie van een station Loenersloot.</p> <p><i>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Waar nodig en mogelijk zullen bushaltes langs de N201 worden verbeterd. Onze reactie over een mogelijk station Loenersloot is opgenomen onder reactie nummer 15.</i></p>
	LOENERSLOOT		
9	Kruising Loenersloot	Leg een gesloten tunnel aan op het tracé langs Loenersloot vanaf de A2 tot de N402	<p>Wij hebben deze variant onderzocht.</p> <p><i>Deze variant is niet haalbaar omdat het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd moet worden. Dit betekent dat zo'n tunnel heel diep moet worden aangelegd. Een goede aansluiting op de kruisingen bij Loenersloot en de N402 is dan niet meer mogelijk op de huidige locatie(s). Daarbij is dan ook geen ontsluiting van Loenersloot meer mogelijk.</i></p>

10	Kruising Loenersloot	Leg een ongelijkvloerse kruising met volwaardige op- en afritten en een (auto)tunnel aan bij Loenersloot	<p>Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW-ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers.</p> <p>Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/uur ongewenst is. Deze oplossing komt voornamelijk voor bij autowegen met 100 km/uur. Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/uur ongewenst is gelet op het grote ruimtebeslag met negatieve impact op natuur en landschap, het is verkeerskundig niet goed uitvoerbaar (te steil) en door het ontbreken van verkeerslichten zijn verkeersstromen niet meer te sturen.</p>
11	Kruising Loenersloot	Leg een rotonde aan bij aansluiting Loenersloot	<p>Wij hebben deze variant onderzocht.</p> <p>Deze variant is niet wenselijk omdat deze het probleem met de doorstroming niet oplost. Daarnaast is het landschappelijk ongewenst (andere wegstructuur, zichtlijn op kasteel Loenersloot wordt aangetast).</p>
12	Verkeerslichten Loenersloot	De afstelling van verkeerslichten op de N201 is niet goed waardoor de doorstroming en bereikbaarheid slecht is	<p>Op en rond de N201 rijdt veel verkeer. Voor een goede afwikkeling van het verkeer van de verschillende kruispunten en voor een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten dan onvermijdelijk. Recent zijn langs de hele N201 in de provincie Utrecht alle verkeerslichten vervangen door 'slimme verkeerslichten' (zgn. iVRI's). Deze iVRI's lezen het verkeer en passen daar de regeling op aan, uiteraard op basis van vooraf ingegeven criteria. Dit betekent echter dat op sommige zijwegen en aansluitingen op de N201 de wachttijden langer zijn geworden, zoals bij het verkeerslicht bij Loenersloot. Hier hebben wij -onder meer tijdens de ontwerpateliers- veel klachten over ontvangen. Deze klachten zijn terecht.</p> <p>Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt "werkt". Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten heeft over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren.</p>

13	Sluipverkeer door Loenersloot	Er rijdt veel sluipverkeer vanaf de A2 (Abcoude en Breukelen) naar Loenersloot!	<p>Bij de uitwerking van de verschillende varianten is gekeken naar de effecten op de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Daarbij is ook gekeken naar de invloed van het (sluip)verkeer vanaf de A2 via Loenersloot. Gebleken is dat deze invloed binnen de totale verkeersstromen (zeer) beperkt is. Niettemin kan het tijdens file en/of ongevallen op de A2 wel degelijk voorkomen dat er sprake is van veel sluipverkeer. Dit probleem kan toenemen als de files op de A2 langer worden. Anderzijds is het eigenlijk onmogelijk om ingrijpende maatregelen te nemen omdat de sluiproute ook de (hoofd)ontsluiting van Baambrugge is.</p> <p><i>In de plannen Toekomst N201 is als volgt rekening gehouden met het probleem van het sluipverkeer:</i> <i>(a) handhaven van verkeerslichten zodat sturing van verkeersstromen mogelijk blijft (dus geen sluipverkeer faciliteren)</i> <i>(b) geen doorgangen/tunnels voor autoverkeer onder de N201 zonder verkeerslichten. Gemeente en provincie zullen de ontwikkelingen van het sluipverkeer in de gaten houden en indien nodig passende maatregelen nemen.</i></p>
14	Geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij Loenersloot	Er is veel overlast in Loenersloot van de snelweg (A2), de spoorweg (4 sporen) en het kanaal (Amsterdam-Rijnkanaal). De optelsom van deze overlast is disproportioneel. Met deze situatie moet bij de maatregelen rekening worden gehouden.	<p>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 de leefbaarheid verbeteren. Maatregelen om de overlast vanaf de A2, het spoor of het Amsterdam-Rijnkanaal te verbeteren vallen buiten de reikwijdte van het programma Toekomst N201.</p> <p>De grootste (geluids)overlast doet zich voor aan de zuidzijde bij de woningen aan de Binnenweg en de woonschepen langs het Angstelpad, en in beperktere mate bij enkele woningen in het dorp Loenersloot aan de noordzijde.</p> <p><i>Vastgesteld is dat ter hoogte van de zuidzijde bij de woningen aan de Binnenweg en de woonschepen langs het Angstelpad, en in beperktere mate bij enkele woningen in het dorp Loenersloot aan de noordzijde sprake is van geluidhinder. Vanuit de omgeving bestaat de wens om tot geluidwerende voorzieningen te komen. Daarbij kan gedacht worden aan geluidsschermen (bijvoorbeeld de zgn. Whiswall) en/of geluidreducerend asfalt. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.</i></p>

15	Station Loenersloot	Leg een nieuw station bij Loenersloot aan	<p>Eén van de onderdelen van het programma Toekomst N201 is te kijken of een treinstation bij Loenersloot een haalbare kaart is. Recent is dit ondersteund door een amendement dat is aangenomen door Provinciale Staten. Binnen het programma is gekeken of een treinstation in beginsel voldoende reizigers zou kunnen trekken. Dit blijkt het geval. Dit is echter niet het enige criterium dat de haalbaarheid van het station bepaalt. Inpassing in de dienstregeling en eventuele wijzigingen in de lijnvoering en exploitatiekosten die dat met zich meebrengt, en de kosten van aanleg van het station met bushaltes, P+R en fietsenstallingen zijn ook erg belangrijk.</p> <p><i>Daarom laat de provincie een onderzoek (quick scan) uitvoeren om een antwoord te krijgen op deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moeten we er rekening mee houden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.</i></p>
16	Fietstunneltje bij Loenersloot	Het huidige fietstunneltje ligt slecht	<p>De klachten over het fietstunneltje gaan vooral over de onlogische fietsroute vanaf Vreeland richting Loenersloot en de A2.</p> <p><i>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om een nieuw fietspad aan de zuidkant van de N201 tussen Loenersloot en de Demmeriksebrug aan te leggen. Hierdoor ontstaat een betere fietsroute. Fietsers vanaf de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal richting Vinkeveen kunnen hun weg "rechtdoor" aan de zuidzijde vervolgen, fietsers richting de A2 en naar het noorden of zuiden (bijvoorbeeld Baambrugge of langs de A2) zullen bij Loenersloot door de huidige fietstunnel kunnen blijven oversteken. De bestaande ruimte is helaas te beperkt om de aansluiting van de fietstunnel op de bestaande wegen te verbeteren. Wel kan de situatie iets verbeteren door goede bewegwijzering en inrichting van de tunnel.</i></p>

17	Aansluiting op de A2	De doorstroming bij de aansluiting op de A2 is slecht	<p>Op de N201 is rond de aansluiting op de A2 sprake van veel verschillende factoren die leiden tot filevorming en een soms verslechterde bereikbaarheid. Dit betekent dat het tracé tussen de Demmeriksebrug (westzijde) en de aansluiting op de N402 bij Loenen (oostzijde) in samenhang is 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.</p> <p><i>Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam wordt verbreed en verlengd. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de A2 richting oosten niet direct te weven naar één rijstrook en is er minder kans dat kruisingen worden geblokkeerd door auto's "die niet weg kunnen". Tenslotte zal naar verwachting ook de huidige rotonde aan de westzijde van de A2 worden omgebouwd tot een kruising met verkeerslichten.</i></p>
	VINKEVEEN		
18	Aansluiting Vinkeveen op N201	Zorg dat Vinkeveen op een andere manier ontsloten wordt, bijvoorbeeld via de Mijdrechtse Dwarsweg	<p>In de huidige situatie zijn er twee ontsluitingen voor Vinkeveen centrum. De eerste is de ongelijkvloerse aansluiting op de N201 via de Herenweg, en de tweede is de aansluiting op de N212 via de Mijdrechtse Dwarsweg. Bij de ingekomen reacties zitten verschillende suggesties voor een andere aansluiting op de N201, zoals via de Ringdijk (Centrumplan Vinkeveen), via de Reigerlaan of via een parallelweg in combinatie met een nieuw tracé van de N201.</p> <p><i>Alternatieve aansluitingen zijn niet onderzocht omdat deze niet in de opdracht van Provinciale Staten zijn opgenomen. De bestaande aansluitingen blijven gehandhaafd, waarbij in de uitwerking van de plannen Toekomst N201 goed zal worden afgestemd op de plannen voor gemeentelijk wegen, zoals de recente plannen van De Ronde Venen voor een betere verkeerssituatie in Vinkeveen.</i></p>
19	Ondertunneling van de N201 door Vinkeveen	Trek een (open) tunnel(bak) door Vinkeveen door tot de plas zodat er nabij de kern Vinkeveen een open doorvaart ontstaat tussen de twee plassen (Kleine Plas en Zuidplas)	<p>Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpdeliers een ontwerp voor een verdiepte ligging met een open tunnelbak laten zien.</p> <p><i>De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid maar is ook uiterst kostbaar. Het verlengen van de verdiepte ligging in een tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou dit alternatief nog kostbaarder maken. Daarom is zo'n aquaduct verder niet in de plannen Toekomst N201 opgenomen.</i></p>

20	Huidige aansluiting is slecht/onveilig	Verhoog bij de afslag Vinkeveen het viaduct en pas de op-/afritten aan	<p>Wij hebben het verhogen van het viaduct en aanpassing van de op-/afritten onderzocht. Hieruit blijkt dat het goed mogelijk is om, met het oog op de verkeersveiligheid, aanpassingen door te voeren door het verhogen van het viaduct, het verlengen van de opritten en het aanbrengen van een middengeleider op de N201 in de richting van Mijdrecht.</p> <p><i>In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten bij de huidige aansluiting op de N201 te verlengen en op de N201 een middengeleider aan te brengen om ongewenst keren op de weg (door vrachtauto's) te voorkomen. Verhogen van het viaduct is niet nodig. Vrachtverkeer kan Vinkeveen ook bereiken via de N212 en bovendien moeten ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp Vinkeveen voorkomen worden.</i></p>
21	Drukke op de Herenweg	Er is ernstige filevorming op de Herenweg waardoor de bereikbaarheid van Vinkeveen slecht is	<p>Er is sprake van veel verkeer op en naar de Herenweg in Vinkeveen. Dit leidt tot files en overlast. Om deze situatie te verbeteren heeft de gemeente De Ronde Venen recent voorstellen gedaan.</p> <p><i>In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten bij de huidige aansluiting op de N201 te verlengen en op de N201 een middengeleider aan te brengen om ongewenst keren op de weg (door vrachtauto's) te voorkomen. Bij de uitwerking van de plannen Toekomst N201 zal goed worden afgestemd op de plannen voor gemeentelijk wegen, zoals de recente plannen van De Ronde Venen voor een betere verkeerssituatie in Vinkeveen.</i></p>
22	Recreatie	Pas de brughogten aan voor het realiseren van sloepenroutes en benut kansen voor toerisme en recreatie	<p>Wij hebben de effecten van het verhogen van de Demmeriksebrug en de Vechtbrug onderzocht. Daaruit blijkt dat deze slechts een beperkt effect hebben op de doorstroming terwijl de kosten hoog zijn. Ook is gekeken naar de bestaande doorgangen onder de N201 door in Vinkeveen. Deze verkeren in goede technische staat en ook hier geldt dat de kosten voor het verhogen (zeer) hoog zijn.</p> <p><i>In de voorkeursvariant wordt daarom voorgesteld de huidige vaarroutes te handhaven en in te zetten op het realiseren van een comfortabelere en veiligere fietsroute langs de N201 door de plassen tussen de A2 en Vinkeveen.</i></p>
	MIJDRECHT		

23	Bereikbaarheid Mijdrecht	Behoud voor Mijdrecht twee aansluitingen op de N201	<p>Wij hebben onderzocht wat de effecten zijn van het realiseren van één dan wel twee aansluitingen van Mijdrecht op de N201. Hieruit blijkt dat één aansluiting ter hoogte van de Veenweg het verkeer goed kan verwerken, maar dat dit negatieve gevolgen heeft voor - onder meer - de busroutes (bussen moeten omrijden) en verkeersstromen binnen het dorp (zwaardere belasting van de gemeentelijk wegen, omrijden). Een toekomstig bedrijventerrein ten noorden van de Veenweg met aansluiting op de N201 zou de belasting op deze aansluiting verder verzwaren.</p> <p>Daarom wordt in de voorkeursvariant en het alternatief voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven.</p>
24	Verbinding met Uithoorn	De Irenebrug moet openblijven voor alle verkeer	<p>De Raad van State heeft 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.</p> <p>Tegen deze uitspraak is geen beroep mogelijk, zodat hiermee de plannen definitief zijn geworden.</p> <p>De uitspraak van de Raad van State vindt u hier: https://www.raadvanstate.nl/@116668/201709837-1-a2/</p>
25	Fietsroute Waverveen	Als de bocht bij Mijdrecht wordt rechtgetrokken, ga dan de Waverveense Zijweg verbreden en recht trekken	<p>Wij hebben onderzocht wat de gevolgen zijn van het recht trekken van de bocht bij Mijdrecht voor het fietsverkeer vanaf Waverveen e.o. Van belang is dat er een veilige fietsroute is (m.n. voor scholieren) en de N201 goed en veilig is over te steken.</p> <p>In de voorkeursvariant en het alternatief wordt voorgesteld om op beide kruisingen bij Hofland en de Veenweg een fietsoversteek met verkeerslichten aan te leggen. Op de Waverveense Zijweg zal het huidige verbod voor autoverkeer van kracht blijven. Fietsers langs de N201 kunnen aan de noordzijde gebruik maken van een nieuw, vrijliggend tweezijdig fietspad tussen de beide kruisingen. Doorgaand fietsverkeer vanaf Vinkeveen richting Amstelhoek rijdt dan eerst over de parallelweg, vervolgens over het vrijliggende fietspad, steekt ter hoogte van Hofland de N201 over en vervolgt zijn weg over het (bestaande) vrijliggende fietspad richting Amstelhoek. Zie ook vraag 42.</p>
26	Bereikbaarheid Waverveen	Bij de aanleg van een nieuwe weg rond Mijdrecht dient er een volwaardige aansluiting van de N201 met het Waverveensepad te blijven bestaan	<p>De aanleg van de zgn. bocht bij Mijdrecht betekent een complexe ingreep voor de diverse aansluitingen voor Mijdrecht, lokale wegen en erfsluitingen.</p> <p>In de voorkeursvariant en het alternatief vervalt de huidige rechtstreekse aansluiting op de N201 en wordt het Waverveense Pad met een parallelweg en een vrijliggend, tweezijdig fietspad aangesloten op de kruispunten op de N201 bij Hofland en de Veenweg. Op die manier blijft een goede en veilige verbinding tussen het Waverveensepad en het dorp Mijdrecht bestaan.</p>

27	File bij de bocht van Mijdrecht	Er is sprake van ernstige filevorming bij de bocht door Mijdrecht	<p>De bocht bij Mijdrecht is één van de grootste knelpunten op de N201. Niet alleen voor het verkeer (dagelijkse files, lange wachttijden), maar ook voor de leefbaarheid (onveilige situaties, geluidsoverlast, luchtvervuiling etc.).</p> <p><i>In de voorkeursvariant en het alternatief wordt voorgesteld de bocht af te snijden door de aanleg van een nieuw wegtracé met 2x2 rijstroken tussen een nieuwe kruising bij Hofland (ter hoogte van het huidige benzinstation) en een nieuwe kruising ter hoogte van de Veenweg. Hierdoor zal de doorstroming en leefbaarheid sterk verbeteren. In de plannen Toekomst N201 is ook gekeken naar de effecten, en daarom zijn er ook maatregelen voorgesteld voor de kruisingen met de N196 en N212. In samenwerking met de gemeente zal bij de uitwerking van de plannen gekeken worden naar een goede, verkeersluwe inrichting van de "oude" N201 door de bebouwde kom (voorkomen ongewenst sluipverkeer).</i></p>
28	Zijwegen tracé Mijdrecht-Uithoorn	Op de diverse zijwegen op het tracé Mijdrecht-Uithoorn is sprake van een gevaarlijke situatie, met name voor fietsers.	<p>Wij hebben de situaties onderzocht. De gevaarlijke situatie wordt enerzijds veroorzaakt doordat er sprake is van een onafgebroken stroom van verkeer die het lastig maakt af te slaan en/of over te steken, en anderzijds door bussen die met hoge snelheid over de aparte busbaan rijden. Inmiddels worden de middengeleiders ter hoogte van de Eerste en Tweede Zijweg verhoogd om het oversteken van voetgangers en fietsers makkelijker en veiliger te maken. Omdat het afsnijden van de bocht bij Mijdrecht tot een blijvende en robuuste verbetering van de doorstroming zal leiden is het naar verwachting mogelijk de bussen (weer) op de gewone rijbaan te laten meerijden met het andere verkeer.</p> <p><i>In de voorkeursvariant en in het alternatief wordt daarom voorgesteld de busbaan om te bouwen tot een volwaardige parallelweg en de bussen (weer) over de rijbaan te laten meerijden met het overige (auto)verkeer. Dit leidt tot een sterke verbetering van de verkeersveiligheid.</i></p>
	OVERIGE ONDERWERPEN		

29	Vrachtverkeer	Beperk of verbied het vrachtverkeer op de N201	<p>Een provinciale weg als de N201 (een verbindende weg tussen dorpen en steden) 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. Het is bekend dat het percentage vrachtverkeer op de N201 hoog is. Toch 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 de 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.</p> <p><i>De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel 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. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het aanbod van vrachtverkeer op de N201</i></p>
30	Geluidsoverlast	Neem maatregelen gericht op het verminderen van geluidsoverlast zoals geluidsschermen en stil asfalt.	<p>De belangrijkste doelstelling van het programma is het verbeteren van de leefbaarheid. Het beperken van geluidhinder is hierbij een belangrijk middel.</p> <p><i>De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstepad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Vooruitlopend op het realiseren van deze maatregelen zal in Vreeland medio 2020 op het tracé tussen de Singel en de brug over de Vecht een innovatieve geluidswal worden geplaatst, de zgn. Whiswall.</i></p>
31	Oorzaak files op de N201	Vertraging en files worden grotendeels veroorzaakt doordat na de kruispunten het verkeer weer over één rijstrook moet doorrijden (ritsen)	<p>De oorzaken van vertragingen en files zijn de kruispunten zelf en dan specifiek de verwerking van het aantal voertuigen door de verkeerslichten.</p> <p><i>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. Wel kan er overlast zijn door hinderlijk verkeersgedrag.</i></p>

32	Oorzaak files op de N201	De doorstroming zal verbeteren als de huidige stoplichten worden verwijderd of 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 betekent een groot 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.</p> <p>Deze overwegingen betekenen dat er op de N201 juist gebruik moet worden gemaakt van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld dan met rotondes.</p>
33	Opdracht programma Toekomst N201	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	<p>De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen van 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.</p> <p>Er blijft een zeer breed scala van maatregelen mogelijk die in de voorstellen zijn uitgewerkt. Naast verkeerskundige oplossingen wordt ook gekeken naar openbaar vervoer, fiets, smart mobility, aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat).</p> <p>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</p>
34	Toekomstige plannen	Het verbreden van kruispunten door aanleg van extra opstelruimte is een eerste stap naar het verbreden van de hele N201 tot 2x2 rijstroken.	<p>Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten die in hun besluit van 18 februari 2019 geen opdracht hebben gegeven om het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken te onderzoeken. De denkrichtingen die zouden leiden tot een verbreding tot 2x2 rijstroken zijn afgewezen en er is gekozen om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar effectieve maatregelen om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren (zie ook vraag 33).</p> <p>Verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is daarom niet aan de orde. Op deeltracés zal een aparte afweging moeten worden gemaakt. Als knelpunten (kruispunten) erg dicht bij elkaar liggen zal er een goede afweging moeten worden gemaakt. Deze afweging heeft op het tracé tussen de A2 en Loenersloot en het tracé tussen de twee kruispunten bij Mijdrecht (Hofland en Veenweg) geleid tot een voorstel om de weg te verbreden tot 2 x 2 rijbanen. Door deze verbreding wordt de doorstroming aan de oostzijde van de A2 en langs Mijdrecht verbeterd.</p>

35	Handhaving	Besteed in de plannen ook aandacht aan het verbeteren van het verkeersgedrag door voorlichting en controle	<p>Aan de hand van een suggestie vanuit de ontwerpateliers is gekeken of het weven, het zgn. ritsen, beter kan door bijvoorbeeld een wat langere doorgetrokken streep. Vastgesteld is dat gelet op de beperkte lengte van de weefvakken dit niet zinvol is.</p> <p><i>Er is aandacht voor verkeersgedrag in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid en bij de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.</i></p>
36	Bereikbaarheid aanwonenden/bedrijven	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.	<p>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 wegtracé’s geleid waarbij de wegcapaciteit optimaal wordt benut. Dit kan er ook toe leiden dat er een continue verkeersstroom ontstaat, met de genoemde problemen als gevolg.</p> <p><i>Op dit moment wordt er gewerkt aan een betere afstelling van de verkeerslichten. In de voorstellen is opgenomen om de busbaan om te bouwen naar een parallelweg op het tracé tussen Mijdrecht en Amstelhoek. Hierdoor zal er een betere en veiligere toegang tot de N201 ontstaan.</i></p>
37	Aantrekkende werking	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 (2x1 rijbaan) en om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar 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 voorzien als gevolg van reeds geplande werkzaamheden, bouwplannen enz.</p> <p><i>De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel 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. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op de N201.</i></p>

38	Effectiviteit maatregelen	Het verbreden van kruispunten door extra opstelruimte aan te leggen voor wachtend verkeer leidt niet tot verbetering van de doorstroming en/of bereikbaarheid	<p>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. Als 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 in gevaar.</p> <p><i>Dan zijn extra opstelstroken en langere opstelstroken een goed en effectief 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.</i></p>
39	Agrarisch verkeer	Landbouwverkeer tussen Vinkeveen en Loenersloot moet omrijden door het ontbreken van een goede parallelweg	<p>Bij de beoordeling van de routes voor landbouwverkeer spelen de afstanden, omrijdtijden, de veiligheid en het aantal verkeersbewegingen een rol. De omrijdroute(s) rond de N201 zijn weliswaar lang maar het aantal verkeersbewegingen is beperkt. Daarbij streeft de provincie er uit oogpunt van veiligheid naar om vermenging van fietsverkeer en agrarisch verkeer zoveel mogelijk te voorkomen.</p> <p><i>Bij Mijdrecht zal aan de noordzijde van de (nieuwe) N201 tussen de aansluiting met de N196 en de Waverveense Zijweg een parallelweg worden gerealiseerd waar ook agrarisch verkeer gebruik van maakt. Verder zijn er in de plannen geen (nieuwe) routes voor landbouwverkeer opgenomen. Dit betekent dat de huidige routes ongewijzigd blijven.</i></p>
40	Natuur en landschap	Aanpassingen aan de weg betekenen een aantasting van de bestaande natuur- en landschapswaarden	<p>Het klopt dat bij het oplossen van de verkeerskundige knelpunten op verschillende plaatsen de natuur- en landschapswaarden meer of minder worden aangetast.</p> <p><i>In de plannen wordt daarom ingezet om deze aantasting niet alleen te compenseren, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie. Door gerichte maatregelen zoals verhogen van het waterpeil, aangepast maaibeheer, natuurvriendelijke oevers, moerasoevers, faunakeringen met aansluitende ecopassages, het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen, vleermuisvriendelijke verlichting en aanleg van nieuwe natuur. En door bestaande en karakteristieke lijnen in het landschap te respecteren (zoals dijken en verkaveling), huidige barrières in het landschap op te heffen (zoals in het alternatief bij de verdiepte ligging bij Vinkeveen) en de openheid te respecteren (bijvoorbeeld door de weg bescheiden uit te voeren).</i></p>

41	Openbaar vervoer	Waarom wordt het openbaar vervoer niet verbeterd?	<p>Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt.</p> <p>Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen.</p> <p>Op dit moment wordt in opdracht van de provincie Utrecht een onderzoek (quick scan) uitgevoerd. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moeten we er rekening mee houden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd (zie ook vraag 15)</p> <p>Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen.</p> <p>Daarbij dient een afweging worden gemaakt tussen enerzijds snelle en frequente diensten (met minder haltes), en anderzijds goede, nabijgelegen haltes (met meer stops en een langere rijtijd).</p> <p>Op de derde plaats zal bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).</p>
42	Fiets	Verbeter de fietsvoorzieningen tussen de A2 en Amstelhoek	<p>Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Voor het deel ten westen van de A2 worden de volgende maatregelen voorgesteld.</p> <p>Het fietspad tussen Amstelhoek en Mijdrecht wordt breder en veiliger gemaakt. Na het verleggen van de bocht bij Mijdrecht zal er een vrijliggend tweezijdig fietspad tussen de nieuwe kruisingen bij Hofland en de Veenweg worden aangelegd.</p> <p>Bij de kruising met de N212 komt een fietstunnel onder de N201 zodat fietsers snel en veilig kunnen oversteken.</p> <p>Het fietspad aan de noordzijde van de N201 tussen Vinkeveen en de A2 wordt verbreed, komt verder van de rijbaan af te liggen en beter afgeschermd van het autoverkeer.</p> <p>De passage bij de Demmeriksebrug zal worden verbeterd door een nieuwe fietsbrug en een volwaardige passage onder de brug door naar de zuidzijde.</p> <p>Tenslotte zal er een nieuw fietspad worden aangelegd aan de zuidzijde van de N201 tussen Demmeriksebrug en Loenersloot, zodat doorgaande fietsers die niet aan de noordzijde van de A2 hoeven te zijn, ongehinderd onder de A2 door kunnen.</p>

43	Fiets	Verbeter de fietsvoorzieningen tussen de A2 en Vreeland	<p>Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Voor het deel ten oosten van de A2 worden de volgende maatregelen voorgesteld.</p> <p><i>Er wordt een nieuw fietspad aangelegd aan de zuidzijde van de N201 tussen Demmeriksebrug en Loenersloot, zodat doorgaande fietsers die niet aan de noordzijde van de A2 hoeven te zijn, ongehinderd onder de A2 door kunnen. Op de kruising van de N201/N402 zal de fietsoversteek korter en veiliger worden gemaakt.</i></p> <p><i>Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden.</i></p> <p><i>Tenslotte zal de passage op de brug over de Vecht veiliger worden ingericht.</i></p>
44	Onderbouwing	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!	<p>Alle maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant en enkele alternatieven zijn - naast de verkeerskundige aspecten- onderzocht op de effecten die zij hebben op geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat. Mede op basis van de impact hiervan zijn de plannen soms aangepast of worden voorstellen gedaan voor aanvullende maatregelen. Daarbij valt te denken aan geluidreducerende maatregelen en natuurcompensatie.</p> <p><i>In de plannen Toekomst N201 wordt aangegeven op welke aspecten en op welke locaties maatregelen nodig en/of wenselijk zijn. In veel gevallen zijn deze maatregelen globaal omschreven. In de verdere uitwerking zal -indien nodig in goed overleg met betrokkenen- bepaald worden welke concrete maatregelen passend en afdoende zijn.</i></p>
45	Stikstof	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	<p>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. Bij de uitvoering van de plannen zullen deze moeten voldoen aan de eisen vanuit wet- en regelgeving.</p> <p><i>De beoordeling op het aspect luchtkwaliteit heeft inmiddels plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de normen van het WHO op geen enkele locatie worden overschreden, en dat op veel locaties sprake is van een verbetering. In de wijk Hofland verbetert de luchtkwaliteit sterk doordat de N201 verder weg komt te liggen. In Loenersloot en bij de kruising N402/N201 is er sprake van verbetering doordat het verkeer beter doorrijdt. En bij Vreeland is er een beperkte verbetering door het verlagen van de maximum snelheid tot 50 km/uur tussen de Singel en de Raadhuislaan.</i></p> <p><i>De berekeningen voor stikstof in zowel de aanlegfase als gebruikersfase zullen bij de verdere uitwerking worden gemaakt. De uitgewerkte plannen zullen uiteraard moeten voldoen aan alle geldende wettelijke vereisten.</i></p>
46	Effectiviteit	Er is onvoldoende inzicht in de effecten van de maatregelen op het onderliggend wegennet	<p><i>Alle maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant en alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van een integraal verkeersmodel. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook naar alle effecten op het onderliggend wegennet.</i></p>

47	Snelheidsregime	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)	<p>In Nederland hebben we drie wegcategorieën: verblijfswegen (30 en 60 km/uur), verbindende wegen (50 en 80 km/uur) en stroomwegen (100, 120 en 130 km/uur). Daar zijn richtlijnen voor opgesteld om te zorgen voor uniforme, herkenbare en verkeersveilige wegen. Dat betekent dat er voor een provinciale weg met 80 km/uur een vaste weginrichting is met maatvoering, markering, maar ook minimale verkeersintensiteiten. Dit geldt ook voor verblijfswegen met 60 km/uur. Daar hoort een andere vaste weginrichting, markering en verkeersintensiteit bij. Voor 60 km/uur wegen geldt een maximum verkeersintensiteit van 4.000-5.000 motorvoertuigen per etmaal. De N201 heeft een verkeersintensiteit die vele malen hoger is en waar ook veel vrachtverkeer op rijdt. Een wegprofiel dat hoort bij 60 km/uur past daar niet bij, want dan zouden twee vrachtwagens elkaar niet meer kunnen passeren. Daarnaast is uit het verkeersmodel al gebleken dat als de gehele N201 wordt afgewaardeerd naar 60 km/uur 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 verbindende functie en leidt verkeer vanuit de dorpen en steden direct richting de stroomwegen (A4, A9, A2 en A27).</p> <p>Naast deze verkeerskundige afweging heeft snelheid een relatie met geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Een betere doorstroming kan tot verbetering van de luchtkwaliteit leiden, terwijl meer verkeer tot een verslechtering. Een lagere snelheid leidt tot minder geluidhinder, maar afremmend en optrekkend verkeer wordt als hinderlijk ervaren.</p> <p><i>In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur. Op dit tracé ligt ook de brug over de Vecht met een fietspad dat dicht op de weg ligt. Een verlaging met 10 km/uur komt de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit ten goede. Op dit tracé zal de weginrichting worden aangepast.</i></p>
48	Maatregelen zijn niet effectief	Er wordt ernstig getwijfeld of de voorgestelde maatregelen voldoende effectief zijn.	<p>De plannen voor het verkeer zijn beoordeeld aan de hand van een integraal verkeersmodel en leiden tot een betere doorstroming terwijl er niet of nauwelijks sprake is van aantrekkende werking. De positie van het openbaar vervoer en de fiets wordt versterkt. De leefbaarheid op en nabij de weg verbetert door maatregelen op het gebied van geluid, lucht en natuur.</p> <p><i>De plannen Toekomst N201 lijken daarom kansrijk om de leefbaarheid en de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. In de maanden mei en juni 2020 zal nog een maatschappelijke kosten-baten analyse worden uitgevoerd (MKBA). De uitkomsten van deze analyse zullen bij de besluitvorming worden betrokken.</i></p>

49	Smart Mobility	Er worden te weinig maatregelen genomen voor een "slimmer" gebruik van de weg	<p>Er worden in de plannen voorstellen en onderzoeken gedaan voor maatregelen in het kader van "smart mobility" die erop gericht zijn de vraag en het aanbod van verkeersbewegingen meer in balans te brengen. Te denken valt aan maatregelen zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Aanleveren van betere verkeersgegevens zodat reistijden betrouwbaarder worden. -Benaderen doelgroepen gericht op "slimmer" gebruik van de weg. -Inzet verkeerslichten en regelingen om doelgroepen beter over de N201 te leiden. -Het slim combineren van sturing en gebruik van fiets, openbaar vervoer en/of auto <p>Door deze maatregelen verbetert de doorstroming en vermindert de overlast</p>
----	----------------	---	---