



Wikken-sessies toekomst N201
Bundeling aantekeningen van vier
bijeenkomsten met belanghebbenden

TITEL

Wikkensessies toekomst N201, Bundeling aantekeningen van vier bijeenkomsten met belanghebbenden, voorjaar 2017

DATUM

augustus 2017

OPDRACHTGEVER

Provincie Utrecht

PROJECTTEAM

Niels Hoefsloot (Decisio)

Edgar Wever (Twynstra Gudde)

Inhoudsopgave

1	Wikkensessie N201 -1- provincie (28 maart 2017)	2
2	Wikkensessie N201 -2- publieke belanghebbenden (18 april 2017)	8
3	Wikkensessie N201 -3- Private belanghebbenden (9 mei 2017)	13
4	Wikkensessie N201 -4- Bewonersorganisaties (13 juni 2017)	18

1 Inleiding

De N201 staat al jaren hoog op de lijst met grootste bereikbaarheidsknelpunten in de provincie Utrecht en daarmee staat de leefbaarheid van de kernen in het gebied onder druk. Het gebied waardoor de N201 loopt is daarnaast een ecologisch en landschappelijk waardevol gebied ingeklemd tussen de Noord-Hollandse gemeenten Haarlemmermeer en Hilversum. De weg vormt (naast de A9) ook een verbinding van de A4 met de A2 en via Hilversum ook met de A27. Aan de westzijde ontsluit de N201 Schiphol en Flora Holland. Een deel van het vrachtverkeer met Schiphol en Flora Holland als herkomst of bestemming maakt ook gebruik van de N201.

Het Noord-Hollandse deel van de N201 in het westen is verbreed naar een 2x2 profiel. Met de verdere ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol zal naar verwachting het Utrechtse deel van de N201 verder onder druk komen te staan. Reden voor de provincie om een het Programma Toekomst N201 op te starten.

Bij de aanpak en uitwerking van dit programma is door de provincie de CROW methodiek van Wikken en Wegen gekozen (www.wikken-wegen.nl). Deze methode is ontwikkeld voor kleinschaliger en minder complexe projecten, maar in een aangepaste aanpak leent Wikken en Wegen zich ook voor grotere projecten. Wikken en Wegen bestaat in de basis uit twee interactieve bijeenkomsten. In een eerste bijeenkomst worden samen met belanghebbenden problemen verkend en oplossingen gezocht (het onderdeel Wikken). In de tweede bijeenkomst worden alle effecten, voor- en nadelen van verschillende oplossingsrichtingen op een rij gezet volgens de filosofie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (het onderdeel Wegen), waarna het aan de politiek is een besluit te nemen. In de aanpak voor de N201 is er aan de Wikken en Wegen aanpak een tussenstap toegevoegd "Overwegen", waarin een verdieping van de probleemanalyse plaatsvindt en gezocht wordt naar een aantal realistische oplossingsrichtingen voor de toekomst van de N201.

Vanwege de omvang en de complexiteit van de N201 is gekozen voor een gefaseerde aanpak waarbij de mogelijkheid bestaat dat er meerdere bijeenkomsten gehouden dienen te worden om tot een succesvolle afronding van Wikken en Wegen te komen. Er is gestart met het Wikken in vier bijeenkomsten met belanghebbenden. In dit document zijn de aantekeningen van deze bijeenkomsten gebundeld.

De Wikken-bijeenkomsten hebben plaatsgevonden in het voorjaar van 2017. De eerste bijeenkomst was met vertegenwoordigers van verschillende betrokken afdelingen binnen de provincie Utrecht. De tweede bijeenkomst was met verschillende andere publieke partijen met belangen bij de N201. In de derde bijeenkomst waren vertegenwoordigers van private partijen (bedrijfsleven) vertegenwoordigd. In de vierde bijeenkomst waren de bewonersorganisatie uit het gebied vertegenwoordigd.

De bijeenkomsten volgden het volgende stramien:

- Introductie en voorstelronde
- Presentaties
 - Aanleiding en knelpunten (provincie Utrecht)
 - Introductie Wikken en Wegen (Twynstra Gudde/Decisio)
- Ronde 1: inventarisatie belangen en knelpunten
- Ronde 2: probleemaanscherping, nulalternatief en oplossingsrichtingen

2 Wikkensessie N201 -1- provincie (28 maart 2017)

Aanwezig:

- Beleidsmedewerkers Provincie Utrecht: Irene Bekkers (water/recreatievaart), Hans Mankor (water), Anette van Biezen (Marickenland), Stephan Luckerhof (grondzaken), Frank van Pruissen (ecologie), Robert van Duinkerken (accountmanager), Saskia Guldmond (ecoloog), Judith Barke (ecoloog), Eric van Dijk (mobiliteit), Roland Blijdestijn (cultuurhistorie), Gijs Knegtel (OV), Edwin Koevoet (wegen), Jaap Bekking (wegen).
- Projectorganisatie N201: Henk Strubbe (opdrachtgever), Jesse Ooijevaar (projectleider)
- Begeleiding Wikken en Wegen: Edgar Wever, Niels Hoefsloot, Hans Voerknecht

Eerste ronde: inventarisatie belangen en knelpunten

OV:

- Bij Mijdrecht en Uithoorn N201 zijn er doorstromingsknelpunten voor de bus. Ook bij Loenersloot is dit het geval. Daarbij treden vertragingen op tot een kwartier. Indien dit substantieel is zijn er ook financiële gevolgen (via subsidie ook voor de provincie), naast reizigersvertraging.
- Vanaf december heeft Connexion een nieuw contract, waarbij de frequentie van de verbinding Schiphol - Mijdrecht wordt verhoogd.
- Er is behoefte aan een buslijn van de Ronde Venen naar Utrecht die is aangetakt op treinstation Breukelen. Zoals de vroegere lijn 130 dienstregeling. Nu is er een verplichte overstap, voorheen niet. Vertraging van de bus betekent een risico tot het missen van de trein.
- Vervoersregio (Amsterdam): in een nieuwe busconcessie is wordt Uithoorn – Mijdrecht vaker gereden. Dit maakt belang van een goede doorstroming Uithoorn – Mijdrecht (v.v.) nog groter

Ecologie:

- Er loopt een verkenning naar de verbindingen van het natuurnetwerk tussen Vinkeveense plassen en Vechtplassen (Loosdrechtse). Ecologische verbindingen ontbreken/lopen op dit moment dood. Onder het viaduct van de A2 ligt een reservering voor natuurverbinding.
- Mogelijke maatregelen aan de N201 zouden kunnen leiden tot het sneuvelen van natuur maar er zijn ook meekoppelkansen. Denk aan natuurcompensatie en extra natuurverbindingen.
- De drukke N201 is een belemmering voor fauna (o.a. oversteekbaarheid). Verbeteringen kunnen/dienen te worden meegenomen in de toekomstvisie voor de N201
- Een nieuwe brug over Amsterdam-Rijnkanaal kan een meekoppelkans opleveren voor het realiseren van oversteekmogelijkheden voor fauna en een natuurverbinding.
- Met betrekking tot het oostelijke Vechtplassengebied (Natura2000) dient er toetsing plaats te vinden voor bedreiging habitatsoorten (instandhoudingsdoelen, geluidsoverlast, trillingen). Let ook op voor slachtoffers onder de dieren door aanrijdingen. Bij herinrichting op slimme en natuurlijke manier de bermen 'afsluiten' voor dieren.

Marickenland:

- Marickenland wordt ingericht als natuurgebied
- Opgave voor de toekomstvisie is om de N201 zo min mogelijk tot last te laten zijn voor de natuur.
- Meekoppelkansen zijn om vanuit planvorming N201 plussen te realiseren voor Marickenland (lees: extra natuurcompensatie of -verbindingen)

Demmerik:

- Kwel in Groot Mijdrecht is een probleem voor de agrariërs. Dit is ook een aandachtspunt voor de stabiliteit van de weg. Het is noodzaak na te denken over aanpassingen van het waterpeil inzake bodemdaling.

Fiets:

- Langs de hele N201 liggen fietspaden, soms zuidelijk, soms noordelijk. De fietsroutes zijn niet eenduidig en van wisselend veiligheidsniveau.
- Soms is het fietspad gecombineerd met een parallelweg (geen echt fietspad), dan kunnen er problemen zijn met landbouwverkeer (brede trekkers). Splitsen van landbouw- en fietsverkeer is wenselijk.
- Een doelstelling is om tot 15km woon-werkafstand een verdubbeling van het fietsgebruik te realiseren.

Recreatie:

- De N201 loopt langs en door recreatiegebied (Vinkeveense- en Loosdrechtse plassen). Voor het woon-werk, maar ook het recreatief fietsverkeer (beleving) is er een belang om fietspaden 'af te koppelen' van de N201.
- Kruising van vaarwegen is een aandachtspunt. Zo is de brug bij Vreeland een belangrijk punt voor de recreatievaart (staande mastroute). Brugopeningen worden op elkaar afgestemd met zo min mogelijk hinder tijdens spijtstijden. In de avondspits betekent dit dat de bruggen tussen 16.30u en 17.30u niet opengaan. Belang voor het wegverkeer is zo min mogelijk open, maar dat is niet in het belang van de recreatievaart. Tot nu toe vallen de problemen weliswaar mee (meer vaart in weekend en tijdens vakanties, wanneer het over het algemeen wat minder druk is op de weg), maar brugopeningen leiden wel tot files. Een uur sluiting is te kort vanuit wegverkeer. Spijtstijden aanpassen kan een oplossing zijn voor het wegverkeer, maar betekenen een verslechtering voor de recreatievaart.
- Beroepsvaart vaart over het Amsterdam Rijnkanaal. Over de Vecht vaart vooral recreatievaart

Bereikbaarheid/lucht/geluid:

- Files zijn het grootste probleem voor de bereikbaarheid. Daarnaast is ook lucht en geluid een aandachtspunt.
- Geluidsoverlast is het grootst aan de randen van de dorpen. Verder zijn er zorgen over fijnstof en gezondheid in de toekomst. Er worden nog geen normen overschreden.
- Let op bij aanpassing capaciteit. Op 3 km afstand ligt het Natura 2000 gebied Botshol. Hiervoor gelden strengere regels en hier is dan berekening nodig inzake stikstofnormen.
- Overlast wordt veroorzaakt door vrachtverkeer. Het is nodig na te denken over intensiever gebruik van de alternatieve routes. Let wel, verbieden kan niet. Wel zijn er mogelijkheden tot ontmoedigen (VRI langer op rood) of juist een inzet op een betere doorstroming (groene golf). Nadeel van langer roodlicht is namelijk dat een enkele vrachtwagen bij het optrekken al een liter diesel verbruikt met de bijbehorende gevolgen voor fijnstof, uitstoot. Ook geluid is daarbij een aandachtspunt.
- Opmerkingen en klachten over overlast komen vooral vanuit de kernen/gemeenten
- De druk op de N201 en omgeving neemt toe. In de woonwijk De Maricken en in Vinkeveen zijn een paar honderd woningen voorzien. Daarnaast dient er rekening gehouden worden met een mogelijke relatie met de groei van de metropoolregio Amsterdam: 250.000 woningen

Landschap, cultuurhistorie

- Het tracé van de N201 tussen de A2 en Uithoorn bestaat uit twee delen, namelijk het plassenlandschap bij Vinkeveen en het droogmakerijlandschap tussen Vinkeveen en Uithoorn.
- Vanaf de A2 richting Vreeland betreft het een middeleeuwse landschap. De N201 was een nieuw element, een doorsnijding van het oude landschap dat wordt gekenmerkt door rivieren Angstel en Vecht. In de toekomst is het zaak meer rekening te houden met de inrichting van het landschap bij aanpassingen aan de N201. Dat zou bijvoorbeeld kunnen met een aquaduct bij Vreeland.
- Er liggen kansen om met inrichting de verschillen in het landschap duidelijker naar voren te brengen. Bijvoorbeeld een keuze voor wel/niet bomen langs de weg.
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie is genomineerd voor werelderfgoedstatus. De Stelling van Amsterdam (Werelderfgoed, langs de westelijke zijde N201) raakt ook aan het gebied. Bij ingrepen in gebieden die zijn geclassificeerd als werelderfgoed stelt UNESCO strenge normen.

Grondzaken

- Geen problemen op dit moment.
- Vanaf Marickenland (westelijke rand bebouwde kom Vinkeveen) naar het westen betreft het vooral agrarische gronden.
- Bij aanpassing van de N201 ligt er een kans om de agrarische structuur te verbeteren. Dat zou op vrijwillige basis kunnen. Dit kan leiden tot minder landbouwverkeer en kan ook bedrijfseconomische aantrekkelijk zijn voor agrariërs.

Tweede ronde: probleemaanscherping, nulalternatief en oplossingsrichtingen

A. Probleemaanscherping:

- Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn het primaire probleem. Nu gaat het nog niet over de grens van de normen (verkeer, lucht, geluid). Maar wat brengt de toekomst?
- Bij aanpassing van de N201 ontstaan er risico's op extra belemmering voor de natuur, maar er zijn ook kansen.
- Het Rijk heeft het beleid dat mainports (Schiphol) en greenports gefaciliteerd dienen te worden in hun ontwikkelingen (economisch belang).
- Uitgangspunt: faciliteren maar geen rijksweg.

B. Nulalternatief

- Het probleem blijft bestaan, eventueel kunnen er kleine maatregelen worden toegepast. Bijvoorbeeld de VRI-instellingen optimaliseren.
- Intensiteit loopt op naar 30.000 motorvoertuigen per dag. Wat is dan een realistisch 'nulalternatief'? Geen actie ondernemen en files laten bestaan? Bypasses realiseren? Ander vervoer stimuleren: fiets en OV, flexwerken? Of commerciële bedrijven hiertoe aanzetten?
- Hoeveelheid vrachtverkeer blijft groeien op N201. Waarom rijdt dit over N201 i.p.v. A9, zeker in de nacht?

C. Oplossingrichtingen

Korte termijn (0-3 jaar):

- Wisselstrook aanleggen op busbaan tussen Mijdrecht en Uithoorn
- Busbaan Uithoorn Mijdrecht verdubbelen
- Onderzoek uitvoeren naar aandeel soorten verkeer op de overlasttijdstippen
- Tijden voor het gebruik van de N201 door vrachtwagens beperken

- Bepalen wat de functie van de weg is (lokaal/regionaal) Besluiten tot andere functie van de weg, insteek op lokaal verkeer i.p.v. regionaal.
- Optimalisatie VRI's voor doorstroming.
- Rekening rijden.
- Fietsstimulering programma i.s.m. lokale bedrijven.
- Fietsvoorzieningen bij centra, scholen, bedrijventerreinen.
- Loskoppelen infrastructuur voor fiets en het vergroten van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.
- Overstappunten auto-OV-fiets. Bij de carpoolplaatsen deelfietsen realiseren.
- Oplaadpunt accu fiets.
- Stimulering van fiets en OV (bijv. extra busbaan).
- Stimulering gebruik van snelwegen door vrachtverkeer i.p.v. N201.
- Gebiedsbescherming van de Natura2000-gebieden Botshol en Oostelijke Vechtplassen door de NOx-depositie te verminderen en geen extra ruimtebeslag in Oostelijke Vechtplassen te realiseren.

Middellange termijn (8-10 jaar)

- Versterken OV-corridor Mijdrecht-Uithoorn-Amsterdam. Kans voor het doortrekken van de tram van Mijdrecht naar het nieuwe toekomstige tramstation Uithoorn.
- Versterken OV: Frequentieverhoging, betrouwbaarheid en doorstroming verbeteren.
- Langs het gehele tracé van de N201 vrije busbanen realiseren.
- Aparte bus infrastructuur aanleggen, zoals bijv. R-Net.
- Spitsstrook (tidal flow) tussen A2-N402 en/of A2-Vinkeveen.
- Verbreding N201 tussen A2 en N402 en gelijktijdig betere doorstroming OV realiseren.
- Omleiding van s-bocht bij Mijdrecht Noord (ofwel strekking bocht, kan lang of kort).
- Zwaar inzetten op OV tussen Mijdrecht en Uithoorn.
- Stimuleer het gebruik van e-bikes voor woon-werkverkeer.
- Hoogwaardige fietsverbinding (fietsnelweg).
- Afwachten wat nieuw verkeer gaat doen. Afwachten wat de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied zijn m.b.t. zelfrijdende auto's. Tot die tijd OV-rijbanen en fietspaden aanleggen.
- Andere route dan N201 voor vrachtverkeer ontwikkelen. Convenant sluiten met logistieke bedrijven, verladers/vervoerders.
- Loskoppelen landbouwverkeer van de N201.
- Wisselstrook Vinkeveense Plassen (tidal flow), fietspaden loskoppelen en parallelweg opheffen.
- Natuur: verbindingszones aanleggen, ecologische corridors en ecoducten realiseren.
- Nieuwe betere ontsluiting Vinkeveen op N201 (centrumplan) is kans voor OV, niet meer 'hobbelen' door kern Vinkeveen.
- Optimaliseren capaciteit van het huidige tracé door de VRI's te optimaliseren en erfaansluitingen waar mogelijk weg te halen. Boerderijen/bedrijven uitkopen i.h.k.v. de natuurontwikkeling Marickenland?
- Leefgebieden flora en fauna ontsnipperen. Natuurverbindingen integraal meenemen in het project (ecoduct, tunnels). Inzetten op meer natuurcompensatie.
- Denk aan ecologische verbindingen dwars over N201.

Lange termijn (2030-...)

- Potentie Loenersloot als OV knooppunt onderzoeken
- Verbreding koppelen aan ondertunneling in landelijk gebied
- Verdiepte ligging en/of tunnel

- N201 als 3^e ring van Amsterdam, inpassen van de weg in de omgeving en het landschap. Verdiepte ligging bij Vinkeveen. Opheffen Demmerikse brug, bijvoorbeeld door een sluis onder of boven de weg langs.
- Demmerikse brug opheffen en realiseren van een tunnel bij Vinkeveen.
- Studie naar een volledige nieuwe N201 (3^e ring) ten Zuiden van Mijdrecht.
- Aanpassen routes aan nieuwe vormen van mobiliteit (zelfrijdende auto's etc.).
- Een sneltram/-trein naar Breukelen en/of Hilversum.
- Aanleg busbaan/vrachtstrook.
- Oude spoortraject De Ronde Venen (Zandvoort-Hilversum) inrichten als busbaan.
- Scheiding lokaal en interregionaal verkeer.
- Nieuw tracé 2x2 rijbanen met 100 km/u-regime.
- 2x2 rijbanen tussen A2 en N402 (extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal).
- 2x2 rijbanen stroomweg naar 100 km/u met ongelijkvloerse aansluitingen en parallelstructuur voor het onderliggend wegennet.
- Tracé N201 op plaatsen verhoogd aanleggen zodat fauna gemakkelijker de N201 kan kruisen.
- Bochtafsnijding bij Mijdrecht Hofland (s-bocht strekken).
- Aquaduct ter vervanging van de Vechtbrug bij Vreeland.
- Nieuwe railverbinding van Schiphol naar Duitsland (2^e Betuweroute).
- Vrachtsysteem à la kanaaltunnel tot A2.

3 Wikkensessie N201 -2- publieke belanghebbenden (18 april 2017)

Aanwezigen

- Jan Slagter (Provincie Noord Holland; Beleidsmedewerker Verkeer (N201-oost)), Dion Ket (Provincie Noord Holland; Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen), Chris Engelsman (Vervoerregio A'dam; Coördinator Investeringsagenda Weg), Marijn den Uijl (Regio Gooi en Vechtstreek; Programmamanager Ruimtelijke Ordening), Mark Edelbroek (Rijkswaterstaat; Verkeerskundige), Theun Schaaf (Rijkswaterstaat; Verkeersmanager (A2 / Utrecht)), Kees-Jan Arens (gem. Stichtse Vecht; Beleidsmedewerker Verkeer) Erik Verkerk (gem. Wijdmeren; Beleidsmedewerker Verkeer), Bart van der Helm (gem. Hilversum; Beleidsmedewerker Verkeer), Tinus Snoek (Waternet/HHRS AGV; Projecten), Michiel Veldkamp (Provincie Noord Holland), Cyril Cappendijk (Provincie Noord Holland), Martijn Plukkel (gem. De Ronde Venen; Senior beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening), Ronald van der Hoek (gem. Uithoorn; Verkeerskundige), Paul van de Bovenkamp (gem. Stichtse Vecht Beleidsmedewerker Verkeer)
- Projectorganisatie N201: Henk Strubbe (opdrachtgever), Jesse Ooijevaar (projectleider), Robert van Duinkerken (accountmanager Ruimtelijke Ordering)
- Begeleiding Wikken en Wegen: Edgar Wever, Niels Hoefsloot

Inleidingen

- Opmerking gem. Hilversum m.b.t. presentatie Jesse: graag nuance aanbrengen door te spreken van veranderende werk/woonverhouding i.p.v. krimp werkgelegenheid in regio Hilversum.
- Jesse: Tracéstudie moet leiden tot voorkeursvariant voor een toekomstbestendige N201 (kwartaal 4, 2018)
- Wat is de relatie met het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam? De N201 is ingebracht als mogelijke oplossingsrichting voor de ontlasting van de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort. Doel van het MIRT is 10% minder verkeer op A1 te realiseren in 2030.
- Jesse: Onderzoek naar verhouding sluipverkeer en lokaal herkomst en bestemming van het verkeer op de N201 wordt opgestart en geeft inzicht in het gebruik van de N201.

Eerste ronde: inventarisatie belangen en knelpunten

RWS:

- In de avondspits kan de A2 onvoldoende afstromen dit heeft file op de afrit Vinkeveen/N201 tot gevolg. Deze afrit wordt verlengd door Rijkswaterstaat waarbij dit nu op de planning staat voor eind 2018. De nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is eigenlijk te smal. En het wegvak N201 bij Loenersloot maakt de doorstroming lastig. Het probleem wordt alleen maar groter door groei verkeer (woningen, bedrijvigheid).
- Oplossing: tientallen miljoenen euro's zijn nodig om te reconstrueren (wegvak en brugverbreding naar 2x2 i.p.v. nu 1 rijstrook).

Stichtse Vecht;

- Filevorming N201/capaciteit Loenerslootsebrug leidt tot sluipverkeer (N402 richting Loenen staat vast in ochtendspits).
- Dorpsraad Loenersloot verzet zich tegen verbreding. De dorpsraad heeft de sterke overtuiging dat het probleem alleen de aansluiting is met de A2. Dit is belangrijk om te beseffen (ook als het niet

feitelijk het (grootste) probleem is). De dorpsraad Vreeland daarentegen ziet dat ze aan het eind van de file liggen en ervaren (stank)overlast en zijn daarom voor de verbreding.

- Opmerking Jesse: Laatste aanpassing van de VRI bij Loenersloot heeft nog tot 4% extra capaciteit geleid. Maar daarmee is nu de maximale capaciteit wel bereikt.
- Uitgangspunt Gemeenteraad: niet nog meer verkeer over de N201
- Er mist aansluiting op OV, meer studie nodig

Gemeente Ronde Venen

- Het knelpunt bij de A2 zorgt voor een slechte bereikbaarheid, vooral in de avondspits
- Op de N201 bij Mijdrecht-Hofland (S-bocht) met VRI is een slechte doorstroming tijdens spits
- In het verleden was het college van B&W voorstander van verbreding van de N201. Het huidige doel was een gelijke druk te houden, maar deze is toegenomen.
- Busbaan is slechts voor 1 richting; in de avondspits staan bussen ook vast. Wordt nader onderzocht i.s.m. de provincie
- Leefbaarheidsproblematiek (Vinkeveen, Mijdrecht): klachten over geluid. Dit betreft vooral het vrachtverkeer tussen 5 en 7 in de ochtend.
- Plan N201+ (jaren negentig): recht doortrekken N201 bij Mijdrecht Hofland (strekken) is er niet doorgekomen. Geen behoefte/budget.
- Politiek: niets in coalitieakkoord; waarschijnlijk 50/50 voor/tegen verbreden

Gemeente Uithoorn:

- Veel glastuinbouw: bron voor vrachtverkeer. Op Duitsland gericht, dus N201 is alternatief. Flora Holland; voorkeur via A9 (via fly-over). In de praktijk neemt vracht toch vaak N201. Navigatiesystemen geven ook N201 aan, maar invloed is beperkt, want chauffeurs rijden vaste routes. Ze kennen de routes.
- De Greenport is afhankelijk van N201. N201 fungeert als 3^e ring Amsterdam. Daardoor loopt het soms vast tot aan Uithoorn
- Aquaduct: landbouwverkeer mag er niet doorheen (verbod). Blijft aandachtspunt/knelpunt
- Fietsverkeer: veel verkeer tussen Mijdrecht en Uithoorn. Hiermee dient rekening te worden gehouden bij de aanpak N201. Het fietspad ligt dicht op N201 en wordt als onveilig/onprettig/ongezond ervaren. Het dijklichaam waarop de N201 ligt is smal dus het fietspad ligt vlak naast de weg. Vanuit de nieuwe omgevingswet gaat gezondheid ook een grotere rol spelen (fietsen vlak naast weg is ongezond).
- Vanuit provincie onderzoek opstarten naar afgekoppeld fietspad rekening houdend met ontwikkelingen zoals E-bike (breed, niet veel kruispunten)
- Uithoornlijn doortrekken naar Mijdrecht kost 60 mln euro, te veel gezien verwachte aantal reizigers. Maar wellicht is een langer tramtracé (richting Schiphol) kansrijker
- Politiek: draagvlak verbreding

Provincie Noord-Holland:

- De N201 is een alternatief voor problematiek op de A4 bij Schiphol en Amsterdam
- Aandacht voor de Noord-Hollandse N201 (west en oost) bij oplossingen op het Utrechtse deel. Pas op voor verplaatsingen van problematiek.
- Bestaande vaarverbindingen worden verbeterd want capaciteit zit aan het maximum. Er zijn meekoppelkansen voor vaarweginfrastructuur omdat veel kunstwerken aan het einde van hun levensduur zitten)
- Houd rekening met ecologische verbindingen (ecoducten)

Vervoerregio Amsterdam:

- Autobereikbaarheid Aalsmeer, Uithoorn en Utrecht is grootste probleem op de N201. Daarnaast zijn er problemen voor bussen i.v.m. vertraging door filevorming.
- Pleit voor kijken naar reistijden van deur tot deur (i.p.v. alle files op te lossen of te verplaatsen)
- Kijk naar het grotere netwerk, want ook elders zijn er problemen zoals op de A9.
- Neem de relatie met de A2 goed mee. Knelpunten gefaseerd oplossen zoals bij aansluiting A2.

Metropoolregio (niet aanwezig):

- Let op de groei van woningen in de Metropoolregio in relatie tot verkeersdruk.
- A9/A10 wordt aangepast en daarna is er een mogelijkheid voor N201. Op de langere termijn is het weer de A2 die tekort gaat schieten.

Groene Hart (niet aanwezig):

- Tegen verbreding.

Gemeente Wijdemeeren

- Onderliggend wegennet krijgt een groot probleem bij een opwaardering van de N201, vooral op de Noord-Zuidrelatie voor Nederhorst den Berg, daar heeft men ook geen alternatieven.
- Maar nu is er ook sprake van sluipverkeer.
- Het plan van de Provincie Noord-Holland om te investeren in het vrijetijdslandschap trekt waarschijnlijk nog meer verkeer aan, waardoor de problemen verder toenemen.

Gemeente Hilversum

- Kijk breder. Conform de MIRT-systematiek: kan iets met lichte maatregelen worden opgelost, waarvoor heb je dan de zwaardere maatregelen nodig?
- Neem ontwikkeling Luchthaven Lelystad mee (afname verkeer Schiphol). Daarmee zijn er mogelijk ook effecten voor N201.
- Hou rekening met de waarde van het plangebied: natuurgebied, landschappelijk waardevol (Natura2000).
- De N201 gaat dwars door Hilversum, een verlegging door realisatie van een zuidelijke ring is ingewikkeld doordat deze dan door potentieel Unesco gebied (GEO park) zal lopen. Optie is onder de grond maar dat is kostbaar.
- Besteedt ook aandacht aan onderliggende wegen noord - zuid die nu al helemaal volstaan. Nog meer verkeer op N201 leidt tot grotere problemen onderliggend wegennet.
- Kernwaarden: Loosdrechtse plassen. Opwaardering N201 betekent grotere belasting op dat gebied. Nu al een probleem/belasting; dus wat is de oplossing (nog meer capaciteit)?
- Maatschappelijke weerstand tegen verbreding van de N201 is groot in Hilversum.

Waternet

- Graag ook het thema water in de aanpak meenemen (veiligheid, kwaliteit, kwantiteit)
- De Vinkeveense/Loosdrechtse plassen zijn gevoelige gebieden
- Waterkeringen en rioolpersleidingen worden door de N201 een aantal keren doorsneden.
- Kwelwater is een aandachtspunt bij ondergrondse oplossingen. Bijv. Groot Mijdrecht is heel kwelgevoelig.
- Bij een mogelijke verbreding is een aquaduct een dure optie vanwege de waterproblematiek.
- Meekoppelkansen zijn het realiseren van meer ecologische verbindingen in het gebied.

Provincie Utrecht

- Let op dat bij eventuele aanpassingen bomen langs N201 niet geheel worden weggehaald. Want ganzen vliegen anders heel laag over de weg en dat leidt tot ongelukken.

Tweede ronde: probleemaanscherping, nulalternatief en oplossingsrichtingen

A. Nulalternatief

- Problemen blijven bestaan en worden erger. Het loopt vast op de N201, de A2 en er komt meer sluipverkeer.
- Inzicht is nodig in herkomst- en bestemmingsrelaties voor toekomstig beleid (komt de druk van 'buiten' of ook van 'binnen' gezien vanuit het Utrechtse deel)?

B. Oplossingsrichtingen

Algemeen: er zijn in de groep van stakeholders duidelijk verschillen van inzicht over de toekomst: vergroten capaciteit N201 versus ontmoedigen gebruik N201 (gedragsmaatregelen etc.). Hieronder een opsomming van alles wat is benoemd.

Korte termijn (0-3 jaar):

- Ontwikkeling van een structuurvisie voor de N201 die is afgestemd op de toekomstvisie van de Metropoolregio Amsterdam.
- Kiezen voor een separate aanpak voor het oostelijk en westelijk deel N201. Hierbij is de A2 de scheidslijn.
- Openbaar vervoer: Onderzoek verbeterkansen zoals bijvoorbeeld een vrije busbaan. Realiseren van een betere OV-verbinding tussen Hilversum en Schiphol. Ofwel een goede oost-west OV-verbinding plus aansluitpunten zoals bijvoorbeeld een OV-knooppunt Loenersloot.
- Fiets: alle kruispunten N201 de fietsoversteek ongelijkvloers maken. Schone, goede en veilige fietspaden.
- VRI's: ombouw naar slimme VRI's en dan bijv. ontmoedigen op kenteken. Communicatie tussen VRI's
- Meekoppelkansen creëren voor landschap. Aanhaken bij maatregelen KRW/Natura 2000.
- Goed alternatief voor landbouwverkeer bieden bij verbod op landbouw verkeer op provinciale weg.
- Ontmoedigen/gedragsmaatregelen: Gedragsbeïnvloeding, verbetering snelheid internetverbindingen landelijk gebied, flexibele/andere werktijden stimuleren, bedrijven vertrouwen laten krijgen in werknemers die (deel) thuiswerken, bedrijven uitdagen tot omdenken, jongeren pas een rijbewijs vanaf 25 jaar, afschaffen financiële voordelen eigen autobezit, betaald parkeren in hele regio.
- Vrachtverkeer:
 - Verbod doorgaand vrachtverkeer. Bij Hilversum N201 vrij maken van doorgaand vrachtverkeer. Vrachtverkeer (Schiphol/Flora Holland) weren.
 - Stimuleren A2-A9-A1 voor doorgaand verkeer richting Flora Holland en Schiphol-Rijk
 - Verbetering van de aansluiting Flora Holland richting A9/A10. Voorkeursrichting
 - Navigatiesystemen route N201 niet als voorkeur weer laten geven.
- Afsluiten N201 voor autoverkeer en de weg inrichten enkel voor OV.
- Rekeningrijden met variabele kosten per traject. Via N201 hogere kosten dan via A9/A10/A1
- Toeritdosering Loenersloot waarbij je toegang aanvraagt via sms.
- Groot Mijdrecht/Mijdrecht Hofland (s-bocht): Bypass realiseren (strekking bocht).

Middellange termijn (8-10 jaar)

- OV-infrastructuur: Hoogwaardige OV-verbinding Hilversum – Schiphol (met aansluiting Flora Holland). Betere aansluiting van het OV richting Amsterdam realiseren. Aanleg/aanpassing busbaan in 'zwaar verkeer' baan (bus/vracht gecombineerd).

- N201:
 - N201 tussen A2-N402 congestie vrij.
 - Nachtelijke afsluiting N201 oost: ter hoogte van 't Hol -> ecoduct.
 - Opwaarderen N201 westzijde en het beperken van de N201 oostzijde.
 - Oostzijde: geen doorgaand verkeer A2-A27 (verbod).
- Specifieke locaties:
 - Aanpassing situatie A2-Loenersloot-Breukelen, grotere samenhang.
 - Veiligheid en doorstroming Vreelandseweg verbeteren. Kruispunten Zuidereinde en Moleneind.
 - Status Vreelandseweg (N201-oost) bepalen (gebiedsontsluiting). Hilversum -> A1. Vreeland -> A2.
 - Kruispunten westzijde opwaarderen. Kruispunten vergroten. Intelligente kruispunten: aanbod gestuurd via GPS.
- Elektrisch rijden betekent minder uitstoot.
- Rekening rijden, tolheffing invoeren.
- Rekening houden met verkeer uit de kernen (geen lange wachttijden) dus capaciteit vergroten bij knelpunten.
- Scheiding transportverkeer en woon-werkverkeer doorvoeren op de N201.
- Landbouwinfrastructuur realiseren.
- Benutten meekoppelkansen KRW/Natura 2000.
- Landschappelijke inpassing van 2x2 realiseren.
- Technische oplossingen t.b.v. reguleren en spreiden toepassen
- Doorstroming A2 aansluiting garanderen. Meer capaciteit op A2.
- Verbeteren fietsverbinding tussen Hilversum en Schiphol.
- Kweekbloemen in Duitsland telen i.p.v. via Flora Holland.

Lange termijn (2030-...)

- N201:
 - Randstad bereikbaar houden. N201 tussen A4 en A2 naar 2x2 uitbreiden
 - N201 tussen Hilversum en N402: 2x1 houden
 - Westzijde naar 2x2 verbreden
 - Knooppunt A2/N201 vergroten
 - Volledig 2x2 gedeeltelijk hoog of verdiept aanleggen
 - Ondergrondse N201 bij Loosdrechtse plassen realiseren
 - Strecken van de bocht bij Mijdrecht-Hofland (s-bocht, lang of kort)
- Investeren in OV-systeem. Specifiek OV-systeem voor het Oostelijk Plassengebied i.v.m. recreatie in de weekenden (P+R). Aanleg HOV-netwerk. Realiseren van een transferium bij Loenersloot.
- Minder kruisingen
- A2 capaciteit vergroten + parallelbanen realiseren
- Electric only: snelverbinding voor fietsen langs het Amsterdams-rijnkanaal
- Flexibele oplossingen korte termijn, aanpassingen mogelijk op lange termijn (adaptief). Hierbij blijven monitoren op kleine aanpassing in vervoerssysteem
- Toekomst: vliegende auto's, nieuwe vormen van verkeer, 3D-printer laat veel (vracht)vervoer verdwijnen.
- Weg niet meer nodig (opheffen), gebied onder water zetten.
- Politici met lef.

4 Wikkensessie N201 -3- Private belanghebbenden (9 mei 2017)

Aanwezig

- Hero Dijkema (Cumula, landbouw), Kees Slangen (Staatsbosbeheer), Olaf Vissers (EVO Fenedex), Gijsbert Folster (Fietzersbond), Stefan Summkroot (Natuurmonumenten), Raymond de Rijk (Ondernemersvereniging Vinkeveen), Jaap Verkiel (TLN), Arwin Brouwer (VIB ondernemersvereniging Ronde Venen)
- Projectorganisatie N201: Henk Strubbe (opdrachtgever), Jesse Ooijevaar (projectleider)
- Begeleiding Wikken en Wegen: Edgar Wever, Niels Hoefsloot

Inleidingen

- Staatsbosbeheer: natuurontwikkeling Marickeland en NatuurNetwerk Nederland (NNN) zijn aandachtspunten die bij het project ook een rol dienen te spelen.
- Presentatie Jesse: TLN merkt op dat de terugslag op de A2 ook bij de actuele en toekomstige knelpunten hoort. TLN merkt op dat vooral ook naar meekoppelkansen gekeken moet worden: N201 als alternatief voor A1 en andere verbinding Hilversum en A27.
- Afbakening: Presentatie gaat om het Utrechtse deel van de N201. Hierbij spelen Hilversum en Uithoorn spelen ook een rol. Provincie Noord Holland is partner.

Eerste ronde: inventarisatie belangen en knelpunten

Cumula (landbouw/loonbedrijven)

- Landbouwverkeer is niet genoemd in de presentatie. Maar dit is wel een probleem. Er ontbreekt een stuk route voor het landbouwverkeer. Het gaat om het deel van Loenersloot naar de A2. Gevolg is illegaal gebruik van de N201. De parallelweg bij Waverveen is goed, maar daarna mag je voor 100m niet op de N201. De wens is de parallelweg door te trekken naar Vinkeveen, liefst helemaal naar A2. Bij Uithoorn: pr. Maximalaan (N196) wordt afgesloten voor vracht/landbouwverkeer, dat wordt echt probleem, dan wil landbouwverkeer door het Aquaduct. Over het oostelijk deel van de N201 mag landbouwverkeer gewoon rijden.

Staatsbosbeheer

- Het zijn fantastische gebieden waar de N201 doorheen loopt. Het is van groot belang dit te behouden. Tussen de natte gebieden (Vinkeveense- en Vechtplassen) zijn eerder geplande verbindingzones geschrapt. Onder A2 ligt nu een ecoduct van nergens naar nergens. Het project biedt een kans dit te versterken. Een vraag van Staatsbosbeheer betreft het waterbeheer. Wat als waterpeil aangepast wordt in verband met de bodemdaling? Welke invloed heeft dit op weg? Dit is vooral relevant voor de droogmakerijen in Groot Mijdrecht. Belangrijkst is echter de verbinding onder A2 (van Vinkeveen naar Loosdrecht (N2000). Ecoduct is er, maar loopt dood. Ook bij Botshol is er (Natura2000) een belang. Natura2000 heeft kwaliteitsdoelstellingen (ook Programma Aanpak Stikstof, PAS). Daarnaast Nationaal Natuurnetwerk Nederland (NNN), dat vooral op kwantiteit en verbindingen stuurt. Het behalen van doelstellingen PAS en Natura2000 is niet vrijblijvend. Er zijn zware boetes van de EU voor de provincie bij het niet realiseren van doelstellingen. Tot slot: Fietsen naast verkeer is ook niet prettig, dit ontkoppelen.

EVO Fenedex

- Er is vooral een capaciteitsprobleem in de randen van de dag. Ook zijn er regelmatig incidenten. Het is een gevaarlijke weg. De toe- en afvoer van/op de A2 is een probleem. Ook in Hilversum (Diependaalselaan) zijn er knelpunten. Doel moet zijn: een makkelijke aanvoer en makkelijke afvoer. En behoud van de weg in het unieke landschap.

Fietsersbond

- Het belang van de Fietsersbond is de fietspaden langs de weg behouden. Bij de plassen kan de fietsroute ook onderlangs. Op dit moment is er op een aantal plekken sprake van te smalle fietspaden. E-bikes stimuleren kan alleen als er voldoende capaciteit is. Dit zou een kansrijke maatregel kunnen zijn op de relatie Schiphol - Aalsmeer - Vinkeveen. Kruisingen liever ongelijkvloers, maar dan wel sociaal veilig en zonder scherpe bochten (ook ivm e-bikes). Er is ook een relatie met de N196: daar is de fietsinfra veel te beperkt en moet je meerdere keren oversteken. Op de verbinding Mijdrecht - Uithoorn is te weinig ruimte en een rare bocht. De veiligheid en de doorstroming moeten beter. Incidenten zijn er tussen de fietsers onderling, maar ook verblinding door koplampen van auto's is een probleem. Recreatief verkeer is ook een aandachtspunt. In clubverband (wielrennen) vraagt dat capaciteit ook in verband met de hoge snelheden die worden bereikt. De meeste incidenten zijn er tussen Mijdrecht en Uithoorn.

Natuurmonumenten

- Zorg voor behoud van landschappelijke waarden. Ook bij een eventuele verbreding. Behoud het karakter van de weg. Zoek het ook in landschappelijke oplossingen.

Ondernemersvereniging Vinkeveen

- Voor recreatief verkeer is de brug in de N201 bij de Demmerikse Sluis een probleem, die is vaak kapot. De vaartunneltjes bij Vinkeveen onder de N201 door mogen breder. Recreatie en natuur mogen niet lijden. Het viaduct in Vinkeveen is gevaarlijk door de beperkte hoogte. Maar ook de bereikbaarheid is van belang. In Vinkeveen is men bovendien bezig met een nieuw Centrumplan: daarin ziet met de N201 als barrière, zeker bij een eventuele verbreding.
- Opmerking provincie: Het viaduct wordt waarschijnlijk aangepast met voldoende capaciteit. Dus voor de studie naar N201 maakt dit onderdeel uit van het nulalternatief.

TLN

- Doorstroming is prioriteit. De automobiliteit neemt volgens de laatste prognoses zelfs in lage groei scenario sterk toe, dus er moet iets gebeuren. Scheiding van langzaam en snelverkeer is belangrijk, dat betekent dat landbouwverkeer van de N201 af zal moeten. Het grootste knelpunt van de N201 is de A2 afrit vanuit A'dam. Ook bij Uithoorn is een probleem. De N201 biedt kansen om de beperkte capaciteit op de A1 bij Eemnes op te vangen. Ook zijn er kansen om verbindingen met de natuur te maken.

VIB (ondernemersvereniging Ronde Venen)

- VIB is al eerder betrokken bij plannen rond de N201 (deelname aan N201+). Destijds gebeurde er niks in Utrecht. Vanuit Mijdrecht is de s-bocht bij Mijdrecht-Hofland een probleem. Ook de aansluiting op de A2 is een probleem. Verbinding naar Hilversum is een kans. Dat geldt ook voor het OV. Dat is ook een belangrijke wens, het verbeteren van het OV naar steden vanuit het bedrijventerrein Mijdrecht (5000 werkzame personen). Nu is er eigenlijk geen mogelijkheid hier met het OV te komen. Knelpunten

volgens VIB in orde van belang: 1. Bocht Mijdrecht-Hofland 2. Aansluiting N212, 3. viaduct Vinkeveen, 4. A2 5. Hilversum.

- Opmerking provincie: het opwaarderen van de N212 is niet aan de orde.

OV (niet vertegenwoordigd bij de bijeenkomst, toelichting Jesse)

- Connexion (concessiehouder in Noord Holland) ziet kansen voor OV. Specifiek voor een RNET verbinding vanuit een mogelijk te realiseren knoop Loenersloot naar Schiphol. Voorwaarde is dan minimaal een vrijliggende busbaan.

Tweede ronde: probleemaanscherping, nulalternatief en oplossingsrichtingen

A. Probleemanalyse

- Bereikbaarheid auto, OV, fiets niet op orde. Capaciteitsproblemen vooral in de spits
- Verkeersveiligheid neemt af.
- Landbouwverkeer kent ontbrekende schakels
- Ondergrond is aandachtspunt

B. Nulalternatief

- 17 tot 34% groei autoverkeer maakt dat problemen toenemen. Daardoor zal ook sluipverkeer verder toenemen. Probleem is dat ook de A2 dan al weer vastzit. Vraag is: doet men dit vrijwillig of wordt men gedwongen? Wonen in steden is zo duur dat men erbuiten gaat wonen. Werkgelegenheid is juist in de stad. Maar een groene omgeving is ook erg belangrijk voor de concurrentiepositie van de regio. Beperkte doorstroming N201 is ook daarom onaantrekkelijk. Beter benutten speelt een rol, ook interactie met Rijksoverheid. Oplossing is waarschijnlijk een combinatie van maatregelen. Dat is ook noodzakelijk in huidige politieke discours. Alleen asfalt is geen oplossing.

C. Oplossingsrichtingen

Korte termijn (0-3 jaar)

- Fietsmaatregelen
 - Fietspad Mijdrecht-Uithoorn breder en verder gelegen van de N201
 - Fietsknelpunten oplossen voor school- en woonwerkverkeer
 - Ongelijkvloerse kruisingen fietspaden /N201 (weg omhoog, fiets omlaag om hoogteverschil te delen)
 - Bij aanleg nieuwe fietsinfrastructuur fietsers niet laten omrijden
 - Gebruik e-fiets op afstand tot 25/30km stimuleren door adequate en veilige infrastructuur aan te bieden langs het hele traject en de N196.
- OV structureel verbeteren ((H)OV Schiphol/Uithoorn – Hilversum): scholen, werk (veiling, Schiphol) met woonlocaties verbinden
- Onderzoek:
 - Landschappelijke inpassing tweezijdig: van de weg af en naar de weg toe
 - Effecten geohydrologie, garanderen kwel
 - Meekoppelkans: maak gebruik van het ecoduct A2 om natuurgebieden te verbinden tussen de plassen
 - Effecten toename verkeer en maatregelen N201 op natuurwaarden en beschermde soorten (bezint eer ge begint)
 - Innovatieve technieken gebruiken om rekening te houden met bodemdaling/hogere waterstanden: bijvoorbeeld een weg op palen

- Zorg dat de N201 geen barrière wordt tussen noord en zuid voor natuur en langzaam verkeer
- Meer duidelijkheid over impact alternatieven o.a. OV/OV-knooppunt/fiets, snelle verbinding/zelfsturende auto's
- Overleg organiseren met de gemeente Hilversum voor verbinding N201 - A27
- Snel internet in het gebied, zodat thuiswerken überhaupt mogelijk is
- Snelheidsdosering "groene golf"
- Big data en I-VRI (intelligente verkeerslichten) combineren
- Scheiden verkeersstromen, in ieder geval recreatief verkeer en beroeps
- Spitsstrook Hilversum - A2
- Landbouwverkeer
 - Separate routes landbouwverkeer
 - Bij Uithoorn moet een oeververbinding blijven (bestaande route N196 is prima, anders is de route door het Amstelviaduct (N201) het enige goede alternatief)
 - Het stuk van de N201 van Loenersloot tot de aansluiting op A2 openstellen voor landbouwverkeer (ontbrekende schakel)
 - Aparte route tussen Mijdrecht en Vinkeveen (feitelijk het fietspad kruising N212-Vinkeveen opwaarderen, is nu fietspad met extra functies)
 - Kort stuk N201 bij Mijdrecht van Waverveensepad - Hofland openstellen voor landbouwverkeer
- Ophaalbrug bij Vinkeveen A2 (Demmerik) vervangen door een bredere en of hogere brug
- De bocht bij Mijdrecht-Hofland eruit halen en strekken
- Een OV-regisseur aanstellen

Middellange termijn (8-10 jaar)

- Aansluiting Amstelviaduct bij Amstelhoek doortrekken tot voorbij Mijdrecht-Hofland (lange strekking van dubbele s-bocht in N201 in landelijk gebied van Mijdrecht)
- Bocht bij Mijdrecht-Hofland omleggen ten noordoosten van Mijdrecht (korte strekking)
- Tolweg erbij leggen
- N201 vanaf Amstelhoek tot A27 2x3 maken, 80 km/h
- Nieuwe transporttechnieken betrekken en toepassen
- Verkeer uit regio Aalsmeer/Schiphol afwikkelen via A9 en A4, grotere capaciteit A4-A9-A1 realiseren
- Gedragsverandering bij werkgevers:
 - Fietsers km-vergoeding bieden
 - Lease-auto's beperken
 - Tankpassen innemen
 - Voorzieningen voor fietsende werknemers (belonen)
- Waterbus inzetten op het Amsterdam-Rijnkanaal richting Amsterdam centrum (aansluiting IJ)
- Wel verbreden en op hoogte fietscorridor maken
- Van Vreeland in westelijke richting tot Uithoorn 2 richtingen-fietspad van voldoende breedte aan 1 kant aanleggen, bij voorkeur aan de zuidzijde (daar zijn de kernen)
- Geen nadelige effecten op natuurwaarden en beschermde soorten (mitigeren)
- Ecologische verbindingen lokaal realiseren (o.a. voor de Otter)
- Landschappelijke inpassing (spelen met openheid en beplanting) accentueert landschap

- Aquaduct in plaats van ophaalbrug in N201 bij de Demmerikse sluis (voorbereid op een mogelijke verbreding)

Lange termijn (2030-...)

- Aparte weg N201 naar A27, niet via Diependaalselaan
- Drijvende weg door Vinkeveense plassen
- Flora Holland logistiek proces over 25 jaar: veel meer digitaal, veel minder fysieke aanvoer, veel minder kritieke logistiek?
- OV-knooppunt Loenersloot realiseren
- Verbreding N201 tussen de plassen die recreatieve functie stimuleert en natuurwaarde opwaardeert (→ eiland langs de N201 in de Vinkeveense plassen)
- Natuurlijk sturen:
 - Landschappelijke inpassing gebruiken voor veiligheid en doorstroming
 - Landschappelijke integratie weg, landschap, cultuurhistorie gaan in elkaar op
 - Een 'plus' op natuur: overcompenseren nadelige effecten Natura2000
 - Ecologische verbindingen regionaal (Amsterdam-Rijnkanaal, spoorverbinding Amsterdam-Utrecht en rijksweg A2).

5 Wikkensessie N201 -4- Bewonersorganisaties (13 juni 2017)

Aanwezigen

- Dorpsraad Vreeland: Niels Molenwijk, Martin Bruins; Dorpsraad Loenen: Carlijn Jansen, Kees Hobo; Vechtplassencommissie: Kees Beelaerts van Blokland; De Groene Venen: Gerard Korthals; InVinkeveen: Wim Smit; Dorpsraad Loenersloot: Bert Simhoffer, Henk van der Lans; Kerklaan: Nico Bos; Fietsersbond: Steef Cornelissen, Irma Gondry; Amstelhoek: Maaïke Kersten, Pieter Daas;
- Projectorganisatie N201: Idelette Schuurman (opdrachtgever), Jesse Ooijevaar (projectleider), Robert van Duinkerken (accountmanager Ruimtelijke Ordening)
- Begeleiding Wikken en Wegen: Edgar Wever, Niels Hoefsloot
- Afwezig/niet vertegenwoordigd: Mijdrecht-Hofland

Inleidingen

- Presentatie Jesse:
 - Vraag Wim Smit over de functie van de N201 in het netwerk: Was de bedoeling niet juist vooral in te gaan op de ontsluitende functie? En niet op de stroomfunctie van doorgaande weg? Dat was tot voor kort ook het standpunt van de provincie. *Jesse: dat klopt, maar het feit dat er doorgaand verkeer is, en dat er knelpunten zijn valt niet te ontkennen. Het programma heeft tot doel een standpunt te bepalen over de toekomst van de N201.*
 - T.a.v. de intensiteiten wordt opgemerkt dat dit vooral een spitsprobleem is.
 - Is Vreeland niet als knelpunt benoemd? De brug bij Vreeland is dat wel (komt later in de presentatie)
 - Er is een grote stroom verkeer vanuit Hilversum. Dat moet ook in de analyse worden meegenomen. Waarom zijn de auto's er? De probleemanalyse op basis van de knelpunten is onvolledig. Werkzaamheden op snelwegen maar ook auto-onvriendelijk beleid in Hilversum hebben grote gevolgen voor de N201.
 - De vraag wordt ook gesteld of bekend is wat het Rijk wil, en of de lokale/regionale discussie dan nog zinvol is. *Jesse: Het rijk heeft (nog) geen standpunt. En het is juist de inzet van het programma dit voor te zijn: door een duidelijke visie op de N201 kan de regio meer zelf bepalen welke kant het op kan/moet.*

Eerste ronde: inventarisatie belangen en knelpunten

- Vreeland: vanuit Vreeland staan er files in de spits richting A2 richting Amsterdam. Op woensdagen en vrijdag valt het mee. Het verkeer is wel voorspelbaar: vertragingen treden altijd op dezelfde tijden op en de duur is ook vaak voorspelbaar. Er is ook altijd wel doorstroming. Daarnaast zijn er zorgen over gezondheidsaspecten: fijnstof en geluid o.a. bij de nieuwe school die dicht op de weg staat. Het is nooit stil. Er is al wel iets verbetering door stil asfalt, maar er is altijd geluid. Het ergst zijn motoren. Het doel zou moeten zijn: beschermen van het leefgebied, dat betekent het ontmoedigen van verkeer dat er geen bestemming heeft.
- Amstelhoek: De meeste hinder veroorzaken optrekkende en remmende vrachtwagens. Op de kruispunten richting de A2 kan het heel druk zijn. De omlegging heeft wel geholpen, maar nog steeds is het druk en is er hinder van geluid. Hoewel er van overheidswege wordt gesteld dat dit binnen de normen blijft, bestaan hier in het dorp vragen over. De voorzieningen voor fietsers zijn erg smal. Goede OV-verbindingen zijn er eigenlijk niet. Voor vrachtverkeer zou de A9 vanaf Flora Holland de primaire

ontsluiting moeten zijn. Toen de A9 dicht was, heeft de provincie Noord-Holland ook aangegeven dat de openstelling zou helpen, maar dat is niet zo. Noord-Holland zou dat ook moeten promoten. Daarnaast zijn er wellicht mogelijkheden kruispunten beter in te richten. En er is een onhandig stoplicht voor het aquaduct.

- Vinkeveen: De dorpsgemeenschap wil zich kunnen blijven ontwikkelen. De N201 is een barrière. Het mag geen nieuwe A9 door Badhoevedorp worden. Er is onderzoek gedaan naar het fileprobleem: conclusie is dat dit voor bewoners beheersbaar is. Misschien niet voor ondernemers. Er is veel geld gestoken in de aansluiting van Schiphol en Flora Holland op de A9. Het kan dus niet de bedoeling zijn dat het vrachtverkeer nu via de N201 wordt afgehandeld. Ook in Vinkeveen leven er vragen over de normen voor geluid en fijnstof: zijn deze wel zo gezond? Langdurige blootstelling 'onder de norm' kan ook leiden tot gezondheidsproblemen. Dat dient in de studies ook een plek te krijgen. En wordt er rekening gehouden met het feit dat de geluidswerende voorzieningen in het dorp zijn gedimensioneerd op 12.000 motorvoertuigen per etmaal? Dat zijn er nu al veel meer. Daarnaast kan er ook iets gedaan worden aan handhaving.
- Loenen: Om 7.55u koste het 15 min om naar de A2 te komen. Via Breukelen is het net zo erg. De ontsluiting is dus het probleem, maar natuur en milieu zijn dat ook. Daarnaast speelt ook de vraag of hulpdiensten er altijd langs kunnen. In de ochtend en in de avond is er file, maar daar kun je om heen. Er zijn veel ZZP'ers in het gebied, die willen veel reizen, dus de ontsluiting is belangrijk. De breedte van de weg is niet het probleem, maar wel de kruisingen en bruggen. Vooral de stoplichten in Loenersloot en de brug die lang open kan staan. s'Avonds staat het verkeer dat van de A2 afkomt altijd vast. Na de stoplichten gaat het weer. Aandachtspunt vormen landschap, recreatie en natuur.
- Loenersloot: Loenersloot zit klem. Er is steeds meer wegverkeer, scheepvaart, luchtverkeer. Loenersloot is in tweeën gedeeld door de N201. Dat er een Loenersloot Noord en Zuid zijn is raar bij 520 mensen in totaal. De N201 opdraaien in de spits kost minuten (7). Dit mag geen grotere barrière worden. Er zijn in het dorp geen voorzieningen, dus iedereen moet naar Amsterdam of elders. Berusten in en rekening houden met de huidige situatie kan (en bijvoorbeeld 10 minuten eerder weggaan). In de gevallen dat A2 vast staat is dat echter geen optie. Door het sluipverkeer dat dan ontstaat kom je Loenersloot dan eigenlijk niet meer in of uit. Loenersloot (Zuid): geluidhinder is het ergst, o.a. door motoren. Duurzaamheid en integraliteit zijn de sleuteltermen in de aanpak van de N201. Er moet geen salamitactiek worden gevolgd waarbij steeds een klein deel wordt aangepakt en het probleem verschuift. Aantasting van het landschap moet voorkomen worden.
- Vechtplassen: De file begint steeds eerder en wordt steeds langer. Als in Noord-Holland meer verbindingen worden gefaciliteerd (richting A27 - A4) dan gaan aantallen verder omhoog en ontstaan er grotere problemen. Standpunt van de natuur en milieuorganisaties is dan: kies een serieuze oplossing en maak ook de ecologische verbindingen die nodig zijn, anders wordt het nog slechter.
- Kerklaan: Elke dag ontstaan er files op de N201/N402. Verkeer dat er niet hoort zou geweerd moeten worden (al vanaf de A27). Maar welk verkeer is dat? En hoeveel? Jesse: Onderzoek naar de herkomst en bestemming van het verkeer op de N201 wordt nader onderzocht. Nico Bos: Verkeer vanuit Loenen en Vreeland is niet in evenwicht. Er is veel meer verkeer uit Vreeland (langere files), dan vanuit Loenen. Verkeerslichten zijn niet intelligent genoeg. (Jesse: I-VRI (intelligente verkeerslichten) wordt onderzocht). Uit Weesp gaat ook steeds meer verkeer via de N201 naar A2. Dit komt o.a. door de ontwikkeling van nieuwbouw (Bloemendalerpolder). Daarmee creëert men problemen op de N201 die eigenlijk in Weesp moeten worden opgelost.
- Fietsersbond (afdeling Stichtse Vecht): In 2008 heeft de fietsersbond allerlei adviezen gegeven o.a. bij de A2. Daarvan is er geen een overgenomen. De inzet van de bond is nu een verbetering voor de fiets. Dat betekent fietspaden niet zo strak langs de weg (i.v.m. met uitstoot) en rekening houden met

verschillende doelgroepen. De lange-afstandfietser (forens) wil een lang recht fietspad (maar dus niet direct naast de weg). De recreatieve fietser maakt nu gebruik van dezelfde route omdat er geen aantrekkelijk alternatief is. Oversteken moet ook goed te doen zijn. Bij Loenersloot is dat nu bijvoorbeeld erg lastig o.a. door de hoogteverschillen. Deze dienen vermeden te worden. Dus: geen hoogteverschillen, niet te dicht op de weg, en wel aan beide zijden van de weg. Irma Gondry voegt hieraan toe: in de toekomst moet er meer aandacht zijn voor de fiets. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor toerisme. Die worden door Amsterdam naar dit gebied gestuurd. Maak het dan wel aantrekkelijk.

Tweede ronde: probleemaanscherping, nulalternatief en oplossingsrichtingen

A. Probleemanalyse

- Probleem voor de diverse bewonersgroepen is vooral de leefbaarheid: geluid, maar ook emissies. Worden normen overschreden? Dit wordt niet echt gemeten. Bovendien wat voor gevolgen heeft langdurige blootstelling aan waarden (net) onder de norm?
- Bereikbaarheid: de files worden als vervelend maar door het merendeel van de aanwezigen niet als onoverkomelijk ervaren. Behalve als de A2 gestremd is, dan wordt de bereikbaarheid echt problematisch
- Bereikbaarheid kan anders worden als het aantal files en de verkeersintensiteit in de toekomst verder toeneemt.

B. Nulalternatief

- Gevaar dat N201 derde rondweg van Amsterdam wordt
- Gevaar dichtslibbing
- De A2 wordt drukker, de afslag Vinkeveen problematisch in de avondspits (vanuit de richting van Abcoude) met onveilige situaties op de snelweg tot gevolg.
- Of: lost het probleem zich zelf op? Bijvoorbeeld doordat mensen zelf voor alternatieven kiezen vanwege de hinder, in combinatie met technologische vernieuwing? Meer asfalt heeft ook een aantrekkende werking.
- Op dit moment speelt het probleem van de bereikbaarheid eigenlijk alleen in de spitsperiodes. Deze perioden zullen langer/breder worden als er niets gebeurt.
- Meer overlast, ook in het weekend en voor/door recreatief verkeer vanwege de aantrekkingskracht en de recreatieve stimulatie van het plassegebied.
- Normen gaan wel worden overschreden.

C. Oplossingsrichtingen

Korte termijn (0-3 jaar)

- Handhaving van de snelheid in verband met geluidsoverlast
- Gemeente Hilversum plan reductie motorvoertuigen
- Uithoorn tot de orde roepen in verband met instellen van eenrichtingsverkeer op de N196
- Maak een plan voor een integrale oplossing voor de N201: duurzaam, toekomstbestendig, leefbaar etc.
- Fiets:
 - Vanrail fietspad N201: Vinkeveen/A2 – Mijdrecht/Amstelhoek
 - Fietspad verder van de weg en breder
 - Bomen langs het fietspad Mijdrecht-Amstelhoek
 - Premies voor woon-werkverkeer per fiets

- Fietsers op rotondes voorrang geven, ook buiten de bebouwde kom
- Fietspad bij A2 ongelijkvloers
- Beperking geluidsoverlast
 - Uitbreiding geluidsarm asfalt
 - Geluidsarm asfalt op N201 van aquaduct tot S-bocht bij Mijdrecht
 - Geluidsschermen langs N201 van aquaduct tot S-bocht bij Mijdrecht
 - Verdere vermindering geluidsoverlast brug Vreeland
- Auto delen
- Samenreizen bevorderen door extra parkeerterrein voor carpooling aan te leggen
- Keuze maken: N201 lokaal of interlokaal
 - Lokaal: verkeersremmende maatregelen
 - Interlokaal: na verloop van tijd verdwijnen dan de files
- Onderscheid tussen N201 oostzijde en westzijde van de A2 vanwege sterk verschil in samenstelling verkeer
- Bewegwijzering logischer, Uithoorn → Amsterdam niet via de A2.
- Verkeersregulering door optimalisering stoplichten, SMART/Pro-actieve VRI's, betere afstemming verkeerslichten
- Rotonde in plaats van stoplicht bij kruising N201 en N196
- Kruispunten anders inrichten
- Aquaduct Amstelhoek, kuilen bij entrees aanpakken
- Geen uitbreiding realisatie van nat bedrijventerrein (scheelt verkeer) dus Blue port Amstelhoek afblazen
- Gedragsbeïnvloeding/ontmoediging
 - Beperking vrachtverkeer, alleen vergunninghouders
 - Vrachtverkeer oost-westgericht in de nacht stimuleren
 - ontmoediging "oneigenlijk verkeer door snelheidsbeperking (70/60 km/h + controle)
 - Verbod op in de spits alleen in de auto (verplicht carpoolen)
 - Doorgaand verkeer verminderen o.b.v. kenteken even/oneven dagen gebruik ontzeggen
 - Verkeer selecteren op nummerbord: even op ma wo vr, oneven op di do etc.
 - of per dagindeling, effect vanaf Hilversum bredere spitspiek=betere doorstroming.
 - Spitsheffing tussen Vreeland en Hilversum
- Verkeersstroom beperken door de flessenhals A27 te ontwikkelen
- Afhandelen verkeer bij rotonde afrit Vinkeveen A2 en verkeerslichten beter structureren
- Plannen Uithoorn geen eenrichting verkeer, zodat lokaal verkeer niet "onterecht" op de N201 zit
- Invoegen vanaf Loenersloot Noord richting A2 zonder verkeerslichten
- Openbaar vervoer
 - Verbetering OV
 - Beter en sneller OV naar Breukelen (oude dienstregeling lijn 130)
 - OV verbeteren: frequentie, aansluiting (NS), snelheid, prijs (gratis)

Middellange termijn (8-10 jaar)

- (Snel)fietspaden tussen Amsterdam en Utrecht (zonder bochten, verkeerslichten, drempels)
- Vrachtverkeer verbieden
- Telewerkkantoor/kantoorpanden op/langs knelpunten, kruispunten, P&R
- Wisselstrook (tijdens de spits)
- Rotondes i.p.v. VRI's
- A-wegen doorgaand, N-wegen regionaal

- Doorgaande snelfietspaden beschermen tegen wind (en regen)
- Geluid
 - Verbetering geluidsoverlast brug Vreeland (vervanging, vernieuwing)
 - Geluidsarm asfalt
 - Geluidswal
- 2-buizen aquaduct bij Amstelhoek
- Aquaduct vanaf A2 (na +- 300 m, onder Amsterdam-Rijnkanaal, t/m voorbij Vecht)
- Integrale Ruimtelijk Ordening (Werken, wonen, verkeer, recreatie beter op elkaar afstemmen)
- Geen S-bocht bij Mijdrecht-Hofland maar rechtdoor van aquaduct naar Mijdrecht (lange strekking)
- Ruilbanen (jobs)
- Als de N201 de derde ring gaat worden, zo snel mogelijk de knelpunten niet alleen nu maar ook voor de toekomst oplossen, met versterking van natuur, cultuur en milieewaarden.
- Knelpunt N201/N402 oplossen met turborotonde+VRI om lange file te reguleren (in mootjes te hakken) i.v.m. invoegen N402
- Invoegen N402 met N201 ongelijkvloers
- Fiets
 - Lange afstand fietspaden woon-werk
 - Fietspaden aan beide zijden N201, wel op grotere afstand
 - Horeca voorzieningen (klein) voor fiets op regelmatige afstanden
 - Fietsverbindingen aantrekkelijker maken tussen de kernen
 - Fietsnelweg parallel aan de N201
 - Verbeter fietsinfrastructuur van kernen naar vervoershub
- Ontmoedig industrie die niet thuishoort in de regio
- Versnippering industrieterreinen tegengaan
- Openbaar vervoer
 - Sneller en beter OV naar de Zuidas
 - Sneller en beter OV naar Schiphol
 - Treinstation Loenersloot/OV-knooppunt
 - Snel busbanen over de N201 op eigen baan zoals tussen Bijlmer en Amstelveen
 - TOPs: Toeistische Overstappunten (van auto naar fiets)
 - Busbaan op dijk bij Vinkeveen
 - OV inzetten waardoor aanwonenden niet verplicht zijn over de N201 te rijden met eigen auto (bus én trein, dicht netwerk)
 - Vervoershub Loenersloot: station, parkeerplaats en overstap
 - Lightrail: fluisterstil/elektrisch tussen Hilversum en Vervoershub Uithoorn
 - Spitsboot Amsterdam-Rijnkanaal van Loenersloot naar A'dam (Utrecht)
 - Watertaxi (Vaporetto á la Venetië) Amsterdam ↔ Utrecht, inclusief haltes/stations

Lange termijn (2030 - ...)

- Andere routes stimuleren
- Hopen dat technologische ontwikkeling als automatisch rijden e.d. verdere grootschalige ontwikkelingen maatregelen voor de middellange termijn overbodig maken
- Woningbouw VINEX te beperken in Vreeland Oost 60 woningen en in Kortenhoef, Groenewoud 39 woningen – ontsluiting op de N201
- Inzetten op alternatief vervoer (rail, OV, fiets)
- Tunnels en aquaducten

- N201 van Vreeland tot A2 verdiepen inclusief ondertunneling Vecht
- Aquaduct A'dam Rijnkanaal t/m voorbij Vecht
- Realisatie aquaduct Vreeland
- Tunnel van A2 tot voorbij Vreeland voor doorgaand verkeer
- Tunnel N201 Amstelhoek → 's-Graveland OV/auto
- Economie in Hilversum stimuleren
- Openbaar Vervoer
 - Trein van Hilversum langs N201 naar Loenersloot met aansluiting op spoor A'dam-Utrecht
 - Tramlijn Oost-West
 - OV oost-werstverbinding sneltram van NS Hilversum naar NS Hoofddorp met stops in kernen
- Veiling aansluiten op NS-netwerk
- Trein van veiling naar Schiphol
- Forensen motiveren te verhuizen naar werklocatie
- N201 en omgeving geschikt maken voor recreatief fietsen (parkeerterrein voor auto's)
- Geen 2^e Loenerslootsebrug, want:
 - Loenersloot definitief in twee helften
 - Afsluiting Loenersloot van N201 (Baambrugge)
 - Enorme aantasting leefomgeving/milieu/landschap
 - Landbouwverkeer
- Viaduct A2/N201 geheel op de schop
- Fly-over bij viaduct A2 Vinkeveen

Overige aandachtspunten

- Discussie over geluid- en gezondheidsnormen. Bewoners vragen hier aandacht voor.
- Turborotondes zijn een paar keer genoemd, maar deze hebben niet voldoende capaciteit (of het ruimtebeslag wordt dermate groot, dat ze niet meer inpasbaar zijn)
- Vrachtwagens houden niet van rotondes, daarmee zou je ze wel kunnen ontmoedigen
- Uithoorn wil knip (eenrichtingsverkeer op brug in N196)
- Handhaven op snelheid en geluid is een belangrijk punt voor de bewoners
- Vrachtverkeer ontmoedigen (bijv. niet op zondag). 's Nachts stimuleren (een van de genoemde oplossingen) is wellicht goed voor de bereikbaarheid, maar wordt door het merendeel van de aanwezigen niet wenselijk gevonden vanuit leefbaarheid.

Tot slot

- De Provincie geeft aan dat het duidelijk is dat de voorkeur van de bewoners niet uitgaat naar verbreding (dit is gedurende de avond niet als mogelijke oplossing genoemd). Maar dat wil niet zeggen dat 2x2 varianten niet in het vervolg van het onderzoek terugkomen. Bij andere belanghebbenden is deze optie wel genoemd en het doel is gezamenlijk te verkennen hoe een toekomstbestendige N201 er uit zou kunnen zien, waarna de provincie een standpunt zal bepalen.
- Dorpsraden willen graag terugkoppeling naar leden/dorpen en doen het verzoek dit mee te nemen in het verdere proces.