

## REACTIES OP PRESENTATIE, KAARTEN EN BEANTWOORDING INGEKOMEN VRAGEN TOEKOMST N201

### PERIODE 28 APRIL – 12 MEI 2020

#### Leeswijzer

In de periode 28 april-12 mei 2020 hebben 65 personen of organisaties gereageerd op de plannen Toekomst N201 die op 28 april 2020 digitaal zijn gepresenteerd. De reacties betreffen meestal meerdere onderdelen van de plannen, in totaal ging het om 259 reacties.

Onderstaande lijst geeft een samenvatting van alle 259 reacties, voorzien van een antwoord. Het nummer in de 1<sup>e</sup> kolom verwijst naar de organisatie of persoon die de reactie heeft gegeven.

Voor een nadere toelichting kunt u contact opnemen met het Team Toekomst N201 door een mail te sturen naar [toekomstN201@provincie-utrecht.nl](mailto:toekomstN201@provincie-utrecht.nl)

Utrecht, 9 juni 2020

Nr.	Nr.	Locatie en Stakeholder	Reactie	Antwoord
1	1	Loenersloot Bewoner	Verander huidige situatie niet. Door de corona-crisis is er geen file. Het stoplicht moet wel goed afgesteld worden voor bewoners Loenersloot	Provinciale Staten hebben opdracht gegeven om te zoeken naar mogelijkheden om de knelpunten op te lossen. Het kruispunt bij Loenersloot is zo'n knelpunt. Uit de onderzoeken is gebleken dat er maatregelen kunnen worden genomen die zowel de doorstroming als de leefbaarheid verbeteren. Op dit moment valt niet te overzien of, en zo ja welke effecten de corona-crisis heeft voor de langere termijn. De verkeerslichten worden zowel in de huidige als nieuwe situatie zo ingesteld dat er een goede balans tussen een goede doorstroming op de N201 en aanvaardbare wachttijden op de zijrichtingen
2	2	Vreeland Bewoner	Kan het nieuwe fietspad aan zuidzijde N201 tussen Loenersloot en Demmerikse brug niet zien op kaart	Betrokkene is inmiddels uitleg gegeven. De nieuwe fietspaden zijn niet op de kaartbeelden van de knelpunten opgenomen, maar onder een apart tabblad "Kansen: OV en Fiets" waarop de routes met lijnen zijn aangegeven.
	3		Voorkeur voor T-kruising Loenersloot. Doe iets aan geluidsoverlast, b.v. 60 km/u en whiswall	Voorkeur wordt voor kennisgeving aangenomen. Er zal onderzocht worden of het tracé tussen Loenersloot en N402 een 60-kilometer zone kan worden. Ook zullen geluidswerende voorzieningen worden toegepast om de geluidhinder bij de Binnenweg te verminderen.
	4		Fietstunnel Vreeland goed plan. Richt wel de Singel in als 30 km/uur weg ivm veiligheid	Instemming met fietstunnel voor kennisgeving aangenomen.

				Er komt een vrijliggend, tweezijdig fietspad zodat auto- en fietsverkeer gescheiden wordt. Uw wens voor een 30-kilometer zone zullen wij doorgeven aan de gemeente.
	5		Jammer dat aquaduct buiten beeld is. De automatische brugopeningen kosten veel tijd (brugwachter efficiënter) en te weinig afstemming met opening andere bruggen. Dit kan beter	Teleurstelling over aquaduct wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij het uitwerken van de plannen zal gekeken worden naar een efficiënte brugopening.
	6		Het fietspad op de Vechtbrug is onveilig	Dat klopt. Daarom is in de maatregelen opgenomen de wegas iets te verschuiven zodat de afstand met het fietspad groter wordt, en het fietspad beter wordt afgeschermd voor het passerende (auto)verkeer.
	7		Maximum 50 km/uur thv Vreeland onlogisch nl. buiten de bebouwde kom, 60 km/uur passender en kost minder wegcapaciteit	Begrenzings van bebouwde kommen zijn lastig en soms arbitrair. Bij Vreeland is sprake van geluidsoverlast op de nabijgelegen woningen langs het tracé en bij 't Sluisje. Snelheidsreductie heeft niet of nauwelijks effect op de wegcapaciteit. Dit tracé zal ook als 50-kilometer zone worden ingericht.
	8		Verbreden thv kruispunten/meer opstelstroken is onveilig en geeft overlast.	Extra opstelstroken en langere opstelstroken en verkeerslichten zijn goede en effectieve middelen om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van het verkeer goed verloopt. Zonder deze maatregelen heeft de weg onvoldoende capaciteit. Wel kunnen de vereiste weefbewegingen en verkeersgedrag tot hinder en irritatie bij weggebruikers leiden.
3	9	Vinkeveen Bewoner	Afzien van verdiepte ligging is een gemiste kans, overlast geluid en luchtverontreiniging blijft	De verdiepte ligging is in de plannen opgenomen als alternatief en is uitgewerkt in de plannen en onderzoeken. Provinciale Staten zullen naar verwachting dit najaar een keuze maken tussen de voorkeursvariant en dit alternatief. Ook als er wordt gekozen voor de voorkeursvariant zal bij de uitwerking worden gekeken naar de mogelijkheid om geluidhinder ter hoogte van de op- en afritten te verminderen.
	10		Het huidige oude viaduct zal over 15-20 jaar aangepast moeten worden (meer kosten/overlast)	Het huidige viaduct is constructief in goede staat en heeft een verwachte levensduur van 100 jaar, dat betekent tot 2050. Op basis van de huidige staat is vervanging op een termijn van 15-20 jaar niet aan de orde.
	11		Ziet op kaarten Vinkeveen een kunstwerk geprojecteerd en wil weten wat dit is	Betrokkene is inmiddels uitleg gegeven. Alleen bij een verdiepte ligging komt er een nieuw kunstwerk in de vorm van een viaduct dat aansluit op de Herenweg. Daarnaast worden keerwanden aangebracht en een duiker vervangen.
4	12	Vinkeveen Bewoner	Meer geluidsoverlast door bomenkap terrein van Voortman (zuidzijde Vinkeveen thv Julianalaan)	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Het is jammer dat hierdoor de overlast is toegenomen, maar het is moeilijk om hier aanvullende maatregelen te nemen.
	13		Maakt zich zorgen over luchtkwaliteit en vraagt zich af hoe geluid en milieuoverlast aan te pakken	Bij de uitwerking van de voorkeursvariant zal worden gekeken naar de mogelijkheid om geluidhinder ter hoogte van de op- en afritten te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidschermen. Als gekozen zou worden voor een verdiepte ligging zal de geluidsoverlast sterk afnemen.

	14		Waarom wordt vrachtverkeer niet via A4-A2 geleid	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. 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
5	15	Loenersloot Bewoner	Kan het nieuwe fietspad aan zuidzijde N201 tussen Loenersloot en Demmerikse brug niet zien op kaart	Betrokkene is inmiddels uitleg gegeven. De nieuwe fietspaden zijn niet op de kaartbeelden van de knelpunten opgenomen, maar onder een apart tabblad "Kansen: OV en Fiets" waarop de routes met lijnen zijn aangegeven. Als dit nieuwe fietspad wordt aangelegd blijft het huidige fietspad ongewijzigd. Dit betekent dat Oukoop en Groenlandse kade gewoon bereikbaar blijven. Het nieuwe fietspad is uitsluitend bedoeld voor doorgaand verkeer richting Vinkeveen.
6	16	Vinkeveen Bewoner	Er is geen oplossing voor de slechte bereikbaarheid woningen en bedrijven langs de N201. Welke maatregelen zijn er bedacht om dit te verbeteren?	Alle woningen en bedrijven zijn bereikbaar. Het is een drukke weg met weinig hiaten om in te voegen. Met name linksaf de N201 opdraaien zal lastig blijven. Dit probleem is niet goed op te lossen. De enige maatregel die hiervoor is opgenomen is om te proberen de verkeersdruk enigszins terug te brengen door meer ruimte te geven aan fiets en openbaar vervoer.
7	17	Vreeland Bewoner	Op het traject N402-Vreeland is geen geluidsreducerend asfalt aangebracht. Wil ook hier geluidsreducerend asfalt icm whiswall	Geluidsreducerend asfalt wordt net als geluidsschermen toegepast waar dat zinvol is (veel aanwonenden). Op dit bewuste stuk zijn er geen woningen of bedrijven aanwezig en wordt dit als een niet kosteneffectieve maatregel gezien.
8	18	Vreeland Bewoner	Spreekt steun uit voor de plannen max. 50 km/uur, whiswall en fietstunnel thv de Singel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
9	19	Vreeland Bewoner	Is erg positief over de plannen Toekomst N201	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	20		Pleit voor doortrekken zone max. 50 km/uur van Raadhuislaan tot aan rotonde bij Fort Kijkuit	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand.
10	21	Vreeland Bewoner	Pleit voor het aanleggen van een aquaduct Vreeland	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In de ontwerpateliers hebben wij een mogelijk aquaduct bij Vreeland laten zien. In de voorkeursvariant hebben wij geen

				aquaduct opgenomen. Dit omdat de kosten hoog zijn, de gevolgen voor de directe omgeving ingrijpend (mogelijk sloop van diverse woningen), de maatschappelijke baten beperkt en de uitvoering complex is met ernstige, langdurige verkeersoverlast.
	22		Is blij met max. 50 km/uur en pleit voor geluidscherm aan zuidzijde van de N201 bij Vreeland	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Een geluidscherm aan de zuidzijde op het tracé Singel-Vechtbrug ligt niet voor de hand omdat hier slechts bij één woning sprake is van overschrijding van de geluidsnormen. Op het tracé Vechtbrug-Raadhuislaan gaat het om twee woningen. Alle woningen liggen zeer dicht langs de N201 zodat mogelijkheden voor een geluidscherm beperkt zijn.
	23		Verbetering openbaar vervoer: er is nu geen enkele connectie Vreeland-Amsterdam	In de plannen zijn maatregelen voor verbeteringen van het openbaar vervoer opgenomen, zoals onderzoek naar een station Loenersloot, betere busverbindingen en het optimaal faciliteren bij de knelpunten en inrichting van de weg. Er is in de voorstellen wel een verbinding opgenomen, maar hiervoor is een overstap nodig. Dit heeft ook te maken met het beperkte aanbod van (potentiële) gebruikers. Bij het opstellen van de nieuwe vervoersconcessie in 2023 zal een afweging van de gewenste routes en verbindingen worden gemaakt.
11	24	Vinkeveen Bewoner	Vraagt om maatregelen bij Dodaarslaan tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling	In de komende zomerperiode zal op dit wegvak groot onderhoud plaatsvinden. Daarbij zal ook de huidige geluidsreducerende deklaag worden vervangen. Dit zal naar verwachting tot een vermindering van de geluidshinder leiden. De huidige geluidswal voldoet aan de normen en er is geen aanleiding deze aan te passen.
12	25	Vreeland Bewoner	Is erg positief over alle maatregelen bij Vreeland	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
13	26	Vreeland Bewoner	Waarom loopt de whiswall niet door tot het stoplicht bij de Singel?	Het huidige tracé van de whiswall is gekozen op basis van een doelmatige geluidswering en een veilige inrichting van de weg. Na het plaatsen zullen alle nabijgelegen woningen profijt hebben en blijft de huidige kruising met de Singel goed te overzien. Dit geldt temeer voor het alternatief, waarbij er geen fietstunnel komt maar de fietsoversteek wordt verplaatst naar de oostzijde. In dat geval zal de zichtbaarheid van fietsers vanaf de N201 heel belangrijk zijn. Doortrekken van de whiswall leidt niet tot een significante verbetering, is onveilig en duur.
	27		Waarom moet het nieuwe fietspad zo ver van de Singel vandaan? Wil huidig park, vijver, sloot en wandelpad behouden en fietspad verder van eigen perceel af	De provincie Utrecht werkt met normen. Een norm is bijvoorbeeld een obstakelvrije afstand tussen weg en fietspad. Dit bevordert de veiligheid voor de weggebruiker. Er ontstaat zo meer zicht, uitzicht en dus reactietijd. De afstand is niet breder dan noodzakelijk om zo min mogelijk van de berm en waterpartij af te hoeven halen. Ook kunnen de bermen gebruikt worden voor het bergen van voertuigen. Ook ligt het fietspad in de nieuwe situatie aan de logische kant van de weg, de zijde van Vreeland. Aan de andere zijde zou betekenen dat er meerdere oversteken

				<p>gemaakt moeten worden, en dan zou de huidige onveilige situatie nog slechter worden. Doordat het fietsverkeer in 2 richtingen over het fietspad rijdt moet er een afscheiding zijn tussen fietspad en de rijbaan voor het autoverkeer.</p> <p>Wij begrijpen de wens om het huidige groen te behouden, maar vinden het belang van een goede en veilige fietsoversteek zwaarder wegen. Bij de uitwerking van de plannen zullen wij in overleg met de gemeente aandacht besteden aan een zorgvuldige inpassing van het fietspad in de huidige groenstructuur.</p>
14	28	Loenersloot Organisatie	Plannen Toekomst N201 hebben tot boosheid, irritatie en verontwaardiging geleid in het dorp	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	29		Er komt een vierbaansweg vanaf de A2 tot aan de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Dit wijkt af van het besluit van PS (18 februari 2019). De informatie staat "verstopt" in de lijst veelgestelde vragen. Dorpsraad voelt zich misleid.	<p>De informatie over de plannen Toekomst N201 omvat een presentatie, een set met kaarten (zgn. GIS-app) en een lijst met veel gestelde vragen en antwoorden (Q&amp;A-lijst). Deze informatie is toegankelijk via de provinciale website en iedere betrokkene is met een apart mailbericht op deze informatie gewezen. Op de kaarten is het verbreden van de N201 tot 2x2 rijstroken op dit tracé duidelijk aangegeven en in de tekst van de Q&amp;A-lijst expliciet en vetgedrukt weergegeven. U wijst op de uitleg die tijdens de ontwerpateliers en het verslag van het gesprek op 27 mei 2019 tussen de provincie en dorpsraad waarbij is gesteld dat " het niet uw opdracht is om de N201 te verdubbelen, ook niet ter hoogte van Loenersloot; overwogen wordt om slechts bij de kruispunten te verdubbelen". Op basis van dit uitgangspunt hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht.</p>

30		Het is onduidelijk waarom er een alternatief (T-kruising) is gepresenteerd, dit is niet een beperkte ingreep	Van alle varianten die in de loop van het ontwerpproces zijn gepresenteerd is de voorkeursvariant de minst ingrijpende. Niettemin gaat het zowel bij de voorkeursvariant als het alternatief om ingrepen met een grote impact. Het alternatief met een T-kruising heeft een aantal voordelen, te weten: de kruising wordt overzichtelijk omdat de zgn. bajonet (een kruising met twee niet recht kruisende wegen) eruit gaat, betere doorstroming, betere verkeersregeling door VRI met slechts 1 tak, geluidswerende voorziening Binnenweg kan worden doorgetrokken en fietspad zuidzijde N201 kan worden doorgetrokken. Er zijn ook nadelen: grote landschappelijke impact en het is duur.
31		Dorpsraad heeft gevraagd om max. snelheid 60 km/uur (liever 50 km/uur). Waarom wordt dit hier niet gedaan, maar in Vreeland wel? De huizen staan hier zelfs dichterbij op de weg. Dit is ongelijke behandeling!	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug. Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
32		De voorkeursvarianten zijn niet onderbouwd, de onderzoeken en berekeningen zijn niet vrijgegeven. Waarom niet? Ritsen ter hoogte van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor het dorp	Bij het opstellen van de plannen Toekomst N201 zijn door het bureau Tauw/Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de beoordeling van de impact van de ontwerpen op aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, klimaat, landschap enz. Op die manier kan er een goede, integrale afweging plaatsvinden. Gedetailleerde berekeningen zullen na het besluit van Provinciale Staten bij de verdere uitwerking van de plannen volgen. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het

				<p>gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.</p> <p>De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020. Vervolgens zullen Provinciale Staten naar verwachting op 11 november 2020 een besluit nemen op basis van dit voorstel.</p>
	33		<p>Pleit voor het doen van een dubbele meting van de milieueffecten, dus zowel modelmatig als feitelijk (als monitor). Overheid is verplicht het totale plaatje aan overlast te meten.</p>	<p>Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten.</p> <p>De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.</p>
	34		<p>Dorpsraad vraagt zich af of zij nog als gesprekspartner wordt gezien. Alle verzoeken zijn tot nu toe afgewezen. De plannen hebben geen draagvlak bij de inwoners van Loenersloot.</p>	<p>Er is met de Dorpsraad uitgebreid overleg gevoerd over de plannen en ideeën. Tweemaal op locatie in Loenersloot op 27 mei 2019 en 12 november 2019. Tevens tijdens de twee ontwerpateliers in Loenersloot op 9 juli 2019 en 3 december 2019. Alle ingekomen reacties per telefoon en mail zijn beantwoord. Alle ingekomen reacties in het kader van de twee ontwerpateliers zijn beantwoord in de Q&amp;A-lijsten en de lijsten met alle ingekomen reacties. De Dorpsraad is een serieuze, betrokken en kritische stakeholder die opkomt voor het belang en leefbaarheid van Loenersloot. Zoals blijkt uit de presentatie van de plannen zal de leefbaarheid bij Loenersloot -met name voor de Binnenweg en het Angstelpad- verbeteren door een betere doorstroming en het nemen van passende maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen.</p>
15	35	Vreeland Bewoner	<p>Vindt het fijn dat er een fietstunnel bij de Singel in Vreeland komt. Vraagt hoe het tracé verloopt. Komt deze dwars door het huidige grasveld? Dat is jammer want nu gebruikt voor spelen en wandelen</p>	<p>Betrokkene is inmiddels uitleg gegeven over het tracé. Het fietspad en de sloot komen dus iets dichterbij de naastliggende huizen te liggen.</p>

16	36	Vreeland Bewoner	Verplaatsen van de fietsoversteek naar de oostzijde is net zo gevaarlijk als de huidige situatie	In de huidige situatie rijden auto's en fietsers op de Singel en moeten de fietsers die vanaf de oversteek over de N201 komen de Singel oversteken (van westzijde naar oostzijde). Bovendien passeren zij de uitrit bij het benzinestation, waar enige tijd geleden een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden. In de nieuwe situatie wordt autoverkeer en fietsverkeer gescheiden, de oversteek over de Singel en de uitweg van het benzinestation vermeden. Dit leidt tot een veiligere situatie. Wat betreft de oversteek zelf verbetert de situatie door het invoeren van een 50-kilometerzone en de daarbij passende weginrichting. Ook is de oversteek aan de oostzijde iets korter en daarmee ook overzichtelijker, veiliger en comfortabeler.
17	37	Vreeland Bewoner	Vindt een fietstunnel bij de Singel een goed idee	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	38		Vindt een nieuw treinstation Loenersloot een slecht idee. Beter is het om te investeren in busvervoer, hierover is niets terug te zien in de plannen	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Wat betreft het busvervoer zijn er in de plannen voorstellen opgenomen om het busvervoer te verbeteren. maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. 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). Een kaart met daarop voorstellen voor nieuwe busroutes is opgenomen op onze website.
	39		Vindt terugbrengen snelheid tot 50 km/uur bij Vreeland een goed idee. Wel camera's of controle. Zone laten ingaan voor BP en pas na 't Sluisje.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. Zone laten ingaan voor het benzinestation is niet nodig. De zone mogelijk door te trekken tot voorbij 't Sluisje zal worden onderzocht waarbij opgemerkt wordt dat hier de N201 grotendeels in beheer van de provincie Noord-Holland is. Er is 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 voor handhaving uitgewerkt.
18	40-48	Mijdrecht Bedrijf	Stelt diverse vragen over het project en bedrijfsvoering	Beantwoording van deze reactie heeft in overleg rechtstreeks per email plaatsgevonden
19	49	Vreeland Bewoner	Is voorstander voor de fietstunnel bij de Singel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	50		Het tracé max. 50 km/uur verlengen tot aan de rotonde naar Nederhorst de Berg en vervang verkeersdrempels door trajectcontrole. Dit levert minder overlast en is goed voor het milieu	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand. In de plannen zijn geen maatregelen voor handhaving opgenomen. De 50 km-zone wordt ingericht volgens de ontwerpeisen "duurzaam veilig". Dit betekent dat verkeersdeelnemers door de weginrichting doorgaans vanzelf de



				vereiste maximum snelheid in acht zullen nemen. Dit zou betekenen dat ook trajectcontrole niet meer nodig is. Verkeersdrempels liggen alleen in de vorm van een plateau ter hoogte van de kruisingen met de Singel en Raadhuislaan.
	51		Houd bij de openingstijden van de brug rekening met wachtende boten met draaiende motoren (luchtverontreiniging)	Door duidelijke en zoveel mogelijk slimme brugopeningen wordt getracht het wachten van zowel weg- als waterverkeer te beperken. Het wachten met draaiende motoren valt buiten de reikwijdte van het project.
	52		Begrijpt de afweging van kosten en baten van een aquaduct, maar ziet dit op lange termijn als onvermijdelijk vanwege toename van het verkeer.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
20	53	't Sluisje Bewoner	Zijn enthousiast over voorgestelde maatregelen te weten geluidschermen, geluidreducerend asfalt en verlenging van het tracé van max. 50 km/uur	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	54		Pleit om deze maatregelen in de plannen mee te nemen	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen op de "hotspots" (waaronder locatie 't Sluisje) passend en effectief zijn.
	55		Pleit om deze maatregelen ook op het tracé van Noord-Holland te nemen tot hectometerpaal 70,4.	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand
	56		Pleit voor een smal maar redelijk hoog geluidscherm tussen hoofdrijbaan en fietspad in.	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen bij de locatie 't Sluisje passend en effectief zijn.
	57		Pleit voor het plaatsen van een snelheidscamera bij hectometerpaal 70,3.	In de plannen zijn geen maatregelen voor handhaving opgenomen. De weginrichting dient passend te zijn bij het geldende snelheidsregime, zodat het wegverkeer zich zoveel mogelijk "als vanzelf" zal houden aan de geldende maximum snelheid.
	58		Maatregelen zijn wellicht bovenwettelijk, maar de geluidshinder is groot	Dat er sprake is van geluidhinder staat vast. Er is vooralsnog geen wettelijke plicht tot maatregelen, maar in de plannen Toekomst N201 zullen passende en effectieve maatregelen worden uitgewerkt.
21	59	't Sluisje Bewoner	Wijst op de diverse reacties vanuit de bewoners aan 't Sluisje en de afhandeling daarvan	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
22	60	't Sluisje Bewoner	Is enthousiast over voorgestelde maatregelen te weten geluidschermen, geluidreducerend asfalt en verlenging van het tracé van max. 50 km/uur	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	61		Kan aangegeven worden welk type geluidscherm passend zou zijn	Nee. In het vervolotraject zullen passende en effectieve maatregelen worden uitgewerkt. Mogelijke maatregelen zijn geluidreducerend asfalt en een geluidscherm.

62		Wil graag informatie over de stelling dat maatregelen bij 't Sluisje bovenwettelijk zijn en het onderzoek ontvangen	<p>In algemene zin geldt ten aanzien van aanpassing van wegen het volgende:  “Een wijziging van een weg kan zorgen voor een toename van de hoeveelheid geluid. De Wet geluidhinder (Wgh) bevat een instrument om in een dergelijke situatie geluidsgevoelige bestemmingen te beschermen tegen geluidhinder. Deze beoordeling en toetsing wordt in de Wgh aangeduid als een "reconstructie van een weg". Niet alle wijzigingen van een weg leiden tot een "reconstructie van een weg" in het kader van de Wgh. Belangrijkste criterium is dat het moet gaan om een fysieke wijziging. Daarnaast moet er sprake zijn van een significante toename van de geluidbelasting.” (bron: <a href="https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/">https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/</a>)</p> <p>Ter hoogte van 't Sluisje zijn in de plannen Toekomst N201 geen fysieke wijzigingen van de weg opgenomen, zodat reconstructie niet aan de orde is. Wel zullen er in het vervolgtraject wel maatregelen worden uitgewerkt.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de provincie Utrecht wel beleid heeft vastgesteld in het Actieplan Omgevingslawaaai waarbij er naar wordt gestreefd maatregelen te treffen bij regulier onderhoud en trajectaanpak vanaf een overschrijding van de geluidsdrempel van 61 dB.</p>
63		Wil graag informatie over in welke mate geluidsreducerend asfalt een bijdrage kan leveren aan minder geluidsoverlast.	De provincie Utrecht past in de regel geluidsreducerend asfalt toe dat een reductie met ca. -3 dB oplevert.
64		Wil graag geluidsreducerend asfalt over het gehele 50 km/uur tracé. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	<p>Geluidsreducerend asfalt ter hoogte van de kruisingen is niet mogelijk. Dit in verband met remmend en afslaand verkeer (geluidsreducerend asfalt wordt dan snel kapotgereden). Het effect neemt bij lagere snelheden ook sterk af, omdat niet de geluidsproductie van de banden, maar van de motor maatgevend wordt.</p> <p>Toepassing van geluidsreducerend asfalt wordt beoordeeld op beheer, kosten en effectiviteit.</p>
65		Wil de 50 km/uur zone graag doortrekken tot hectometerpaal 70,3. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	<p>Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De wegbeheerder beslist onder welke voorwaarden dit wel of niet kan.</p> <p>De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand.</p>
66		Pleit voor het plaatsen van een snelheidscamera. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	In de plannen zijn geen maatregelen voor handhaving opgenomen. De weginrichting dient passend te zijn bij het geldende snelheidsregime, zodat het wegverkeer zich zoveel mogelijk “als vanzelf” zal houden aan de geldende maximum snelheid.

	67		Zijn tevreden met maatregelen voor fiets en natuur	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
23	68	't Sluisje Bewoner	Is enthousiast over voorgestelde maatregelen te weten geluidschermen, geluidreducerend asfalt en verlenging van het tracé van max. 50 km/uur	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	69		Kan aangegeven worden welk type geluidscherm passend zou zijn	Nee. In het vervolgtraject zullen passende en effectieve maatregelen worden uitgewerkt. Mogelijke maatregelen zijn geluidreducerend asfalt (thans nog niet aanwezig op de zuidelijke rijbaan), een geluidscherm en mogelijk een snelheidsverlaging (dit is afhankelijk van de visie van de wegbeheerder provincie Noord-Holland)
	70		Wil inzicht in de kosten voor het plaatsen van een geluidscherm	In het vervolgtraject zullen passende en effectieve maatregelen worden uitgewerkt. Afhankelijk van de gekozen maatregelen zullen de kosten worden berekend. Wel zullen in de plannen Toekomst N201 de maatregelen op het verminderen van geluidsoverlast op de zgn. hotspots worden opgenomen met een passend budget.
	71		Wil graag informatie over de stelling dat maatregelen bij 't Sluisje bovenwettelijk zijn en het onderzoek ontvangen	In algemene zin geldt ten aanzien van aanpassing van wegen het volgende: " Een wijziging van een weg kan zorgen voor een toename van de hoeveelheid geluid. De Wet geluidhinder (Wgh) bevat een instrument om in een dergelijke situatie geluidsgevoelige bestemmingen te beschermen tegen geluidhinder. Deze beoordeling en toetsing wordt in de Wgh aangeduid als een "reconstructie van een weg". Niet alle wijzigingen van een weg leiden tot een "reconstructie van een weg" in het kader van de Wgh. Belangrijkste criterium is dat het moet gaan om een fysieke wijziging. Daarnaast moet er sprake zijn van een significante toename van de geluidbelasting." (bron: <a href="https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/">https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/</a> ) Ter hoogte van 't Sluisje zijn in de plannen Toekomst N201 geen fysieke wijzigingen van de weg opgenomen, zodat reconstructie niet aan de orde is. Wel zullen er in het vervolgtraject wel maatregelen worden uitgewerkt. Opgemerkt wordt dat de provincie Utrecht wel beleid heeft vastgesteld in het Actieplan Omgevingslawaaï waarbij er naar wordt gestreefd maatregelen te treffen bij regulier onderhoud en trajectaanpak vanaf een overschrijding van de geluidsdrempel van 61 dB.
	72		Wil graag informatie over in welke mate geluidreducerend asfalt een bijdrage kan leveren aan minder geluidsoverlast.	De provincie Utrecht past in de regel geluidreducerend asfalt toe dat een reductie met ca. -3 dB oplevert.

	73		Wil graag geluidsreducerend asfalt over het gehele 50 km/uur tracé. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	Geluidsreducerend asfalt ter hoogte van de kruisingen is niet mogelijk. Dit in verband met remmend en afslaand verkeer (geluidsreducerend asfalt wordt dan snel kapotgereden). Het effect neemt bij lagere snelheden ook sterk af, omdat niet de geluidsproductie van de banden, maar van de motor maatgevend wordt. Toepassing van geluidsreducerend asfalt wordt beoordeeld op beheer, kosten en effectiviteit.
	74		Wil de 50 km/uur zone graag doortrekken tot hectometerpaal 70,3. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De wegbeheerder beslist onder welke voorwaarden dit wel of niet kan. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand.
	75		Pleit voor het plaatsen van een snelheidscamera. Wil weten onder welke voorwaarden dat kan.	In de plannen zijn geen maatregelen voor handhaving opgenomen. De weginrichting dient passend te zijn bij het geldende snelheidsregime, zodat het wegverkeer zich zoveel mogelijk "als vanzelf" zal houden aan de geldende maximum snelheid.
	76		Verwacht dat goede busverbindingen van Vreeland met Hilversum, Breukelen en Abcoude alsmede een nieuw station Loenersloot het autoverkeer kan drukken. Wellicht op korte termijn snelle busverbindingen met Utrecht en Amsterdam realiseren	In de plannen zijn maatregelen voor verbeteringen van het openbaar vervoer opgenomen, zoals onderzoek naar een station Loenersloot, betere busverbindingen en het optimaal faciliteren bij de knelpunten en inrichting van de weg. Er is in de voorstellen wel een verbinding opgenomen, maar hiervoor is -met uitzondering voor Hilversum) een overstap nodig. Dit heeft ook te maken met het beperkte aanbod van (potentiële) gebruikers. Bij het opstellen van de nieuwe vervoersconcessie in 2023 zal een afweging van de gewenste routes en verbindingen worden gemaakt.
	77		Zijn tevreden met maatregelen voor fiets en natuur	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
<b>24</b>	78	Vreeland Bewoner	Waardeert zorgvuldige informatie, de aandacht en participatie	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	79		Is blij met de 50 km/uur zone en fietstunnel Singel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	80		Wil 50 km/uur zone starten voor BP-station.	De weg ligt voor het BP-station (richting N402 en Loenersloot) buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet voor de hand
	81		Wil whiswall starten direct na BP-station, mede gelet op heersende windrichting (zuid/west)	Het huidige tracé van de whiswall is gekozen op basis van een doelmatige geluidswering en een veilige inrichting van de weg. Na het plaatsen zullen alle nabijgelegen woningen profijt hebben en blijft de huidige kruising met de Singel goed te overzien. Doortrekken van de whiswall leidt niet tot een significante verbetering, is onveilig en duur.

	82		Graag snelheidsreducerende maatregelen in de zone van max. 50 km/uur	Bij het begin van de 50-kilometer zone zullen zgn. plateau's worden aangebracht, om de overgang van 80 km/uur naar 50 km/uur te markeren. De weginrichting wordt aangepast aan het nieuwe snelheidsregime, zodat het wegverkeer zich zoveel mogelijk "als vanzelf" zal houden aan de geldende maximum snelheid.
	83		Graag blijvende aandacht voor geluidsreducerend wegdek in de toekomst, ook voor tracé richting Loenersloot	Het geluidsreducerend asfalt zal in het reguliere onderhoud worden meegenomen. Toepassing van geluidsreducerend asfalt op het tracé tussen de Singel en N402 is niet doelmatig omdat hier langs de weg geen geluidgevoelige voorzieningen (zoals woningen) aanwezig zijn.
	84		Is voorstander van station Loenersloot	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	85		Wil graag meer groen tussen de N201 en school	De huidige afscherming is inderdaad minimaal. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen bekijken of, en zo ja welke groenvoorzieningen kunnen worden aangebracht.
25	86	't Sluisje Bewoner	Reactie gelijk aan reactie nummer 23	Zie reactie nummer 23
26	87	Tracé Mijdrecht- Amstelhoek Bewoners en bedrijven	De busbaan is voor 2013 aangelegd vanwege de dagelijkse files tussen Mijdrecht en Uithoorn. Met de opening van de nieuwe N201 zijn er geen files meer en heeft de busbaan geen functie meer. De busbaan is gevaarlijk op de kruisingen. Wijzig de busbaan in een parallelweg	In de plannen Toekomst N201 is het wijzigen van de busbaan in een volwaardige parallelweg opgenomen.
	88		Als bijlage is toegevoegd een manifest waarbij bewoners, bezoekers en belanghebbenden aandacht vragen voor de onveilige situatie op de kruisingen en afslagen van de N201 op het tracé tussen Mijdrecht richting Uithoorn. Manifest is getekend door 248 respondenten	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit is een ondersteuning van het voorstel in de plannen Toekomst N201 om de busbaan te wijzigen in een volwaardige parallelweg.
27	89	Loenersloot Bewoner	Wil een onderbouwing van de berekening van milieubelasting voor Loenersloot. Waarom is deze niet verstrekt? Wanneer wordt deze wel verstrekt?	Bij het opstellen van de plannen Toekomst N201 zijn door het bureau Tauw/Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de beoordeling van de impact van de ontwerpen op aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, klimaat, landschap enz. Op die manier kan er een goede, integrale afweging plaatsvinden. Gedetailleerde berekeningen zullen na het besluit van Provinciale Staten bij de verdere uitwerking van de plannen volgen. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een

			<p>positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.</p> <p>De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020. Vervolgens zullen Provinciale Staten naar verwachting op 11 november 2020 een besluit nemen op basis van dit voorstel.</p>
90		<p>Waarom valt de totale reikwijdte van de overlast van hinder door A2, spoor en Amsterdam Rijnkanaal buiten het project? De maatregelen leiden tot meer hinder. Hoe komen de keuzes voor de maatregelen tot stand?</p>	<p>Deze overlast valt buiten de scope van het project en buiten de invloedssfeer van de provincie Utrecht.</p> <p>Wij streven naar een verbetering van de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. De effecten van de maatregelen zijn in beeld gebracht in de impactstudies. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld geluidsreducerende maatregelen en verlaging van de maximum snelheid. De maatregelen leiden op een aantal aspecten tot meer hinder, op een aantal aspect tot minder hinder. Aanvullende maatregelen kunnen deze scores verder verbeteren.</p> <p>De keuze komen tot stand door een integrale afweging van alle aspecten op het gebied van leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. De definitieve afweging en keuze wordt gemaakt door Provinciale Staten.</p>
91		<p>Waarom zijn wij als bewoners niet open en transparant geïnformeerd over het verbreden tot 2x2 rijbanen van het tracé A2-Loenersloot?</p>	<p>De informatie over de plannen Toekomst N201 omvat een presentatie, een set met kaarten (zgn. GIS-app) en een lijst met veel gestelde vragen en antwoorden (Q&amp;A-lijst). Deze informatie is toegankelijk via de provinciale website en iedere betrokkene is met een apart mailbericht op deze informatie gewezen. Op de kaarten is het verbreden van de N201 tot 2x2 rijstroken op dit tracé duidelijk aangegeven en in de tekst van de Q&amp;A-lijst expliciet en vetgedrukt weergegeven.</p>
92		<p>Op basis waarvan wordt er nu ineens een "oplossing" geformuleerd voor een niet-genoemd/ dus niet bestaand knelpunt? Bent u het met ons</p>	<p>Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit</p>

		eens dat hiermee buiten de opdracht van Provinciale Staten wordt getreden?	<p>komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht.</p>
	93	Komt het verzoek van 2x2 banen van RWS?	Nee.
	94	Waarom moet ons dorp die verdubbeling van fijnstof/stikstof/ultrafijnstof/geluidshinder accepteren, waar in het volgende dorp (Vreeland, geldt nu al 60km/uur) wordt aangeboden de snelheid te verlagen naar 50 km per uur en waar aanmerkelijk minder voertuigen per uur passeren dan in Loenersloot? Bent u het met ons eens dat nu er veel meer (dan in Vreeland) auto's door ons dorp komen rijden of stil staan voor de brug ARK juist bij ons de snelheid omlaag zou moeten naar 50 km per uur om de milieubelasting te beperken?	<p>In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug.</p> <p>Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid. Het klopt dat het aantal auto's dat Loenersloot passeert groter is dan bij Vreeland (36 tot 38 procent meer langs Loenersloot dan langs Vreeland).</p> <p>Wat betreft uw opmerking dat er meer auto's komen stil te staan voor de brug over het Amsterdam Rijnkanaal wijzen wij u op de voordelen van het verbreden van het tracé tussen de A2 en Loenersloot. Doordat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot kunnen -in combinatie met een zorgvuldige regeling van</p>

				de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.
	95		hoe verklaart u uw streven naar "schone lucht" in relatie tot de verdubbeling van de N201 en het verkeer ter hoogte van ons dorp, waarbij het verkeer zal moeten ritsen (remmen/optrekken) bij de brug ARK en in de spits een opstelstrook zal ontstaan van stinkende, luchtvervuilende voertuigen?	De maatregelen leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit doordat de doorstroming verbeterd. Doordat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot kunnen -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot worden gehouden. Dit leidt tot minder luchtverontreiniging ter hoogte van Loenersloot.
	96		Waarom krijgen wij de doorrekeningen voor wat betreft belasting (fijnstof stikstof, ultrafijnstof, geluid etc ) niet te zien?	De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020.
	97		Waarom wordt hier in Loenersloot voor wat betreft geluid niet een dubbele meting uitgevoerd (feitelijk en modelmatig )? Dat gebeurt op dit moment wel in Maarsbergen. Wij doen een beroep op het gelijkheidsbeginsel.	Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten. De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.
	98		Gaat de provincie uit van het "voorzorgbeginsel"? Zo ja: bent u het eens dat dan een meting uitgevoerd moet worden over de totale belasting die ons dorp nu al heeft (fijnstof, stikstof, ultrafijnstof ,geluid etc)?	De provincie Utrecht streeft naar het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. Daarbij wordt een integrale afweging gemaakt voor zowel de knelpunten als het gehele tracé. Voor wat betreft de maatregelen bij Loenersloot geven de onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen, zoals het plaatsen van geluidschermen en een goede doorstroming



				van het verkeer. Op basis van de huidige beoordeling betekenen de maatregelen een verbetering van de leefbaarheid.
	99		Wanneer wordt de MER aangevraagd? Wanneer komen daar de resultaten beschikbaar?	Dit hangt af in hoeverre er sprake is van een verplichting om een MER op te stellen. Wij zullen dit onderzoeken. Daarbij zullen stikstofberekeningen worden uitgevoerd in verband met de nabijgelegen Natura-2000 gebieden en een MER-beoordeling worden uitgevoerd in verband met het verlengen en verbreden van de oprit bij de A2 (richting Amsterdam). Indien er een MER wordt opgesteld zal deze bij de verdere uitwerking van de plannen worden aangevraagd.
28	100	't Sluisje Bewoner	Wil graag een geluidscherm t.h.v. 't Sluisje	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen bij de locatie 't Sluisje passend en effectief zijn.
29	101	Vreeland Bewoner	Waarom worden er twee fietsoversteken kort van elkaar aangelegd bij de Singel en Boslaan	De twee fietsoversteken liggen weliswaar fysiek dicht bij elkaar maar bedienen geheel verschillende fietsroutes. Fietsers nemen de kortste route en de fietsoversteken 'concurreren' niet met elkaar. De Boslaan ligt aan de andere zijde van de Vecht. Beide tunnels hebben hun nut en worden door andere fietsers of andere bestemmingen gebruikt. De nieuwe fietstunnel of fietsoversteek bij de Singel is van groot belang voor het westelijke deel van Vreeland.
	102		Waarom wordt het fietspad bij de Singel niet aan de overzijde bij het weiland aangelegd	In de huidige situatie moeten fietsers de Singel oversteken om de N201 te kunnen oversteken. Daarbij passeren zij ook de drukke uitweg van het benzinstation. Dit is onveilig. Daarom is voorgesteld om een vrijliggend, tweezijdig fietspad aan de andere zijde te leggen en een fietstunnel aan te leggen. Hiermee ontstaat een logisch, snelle en veilige fietsverbinding.
	103		Heeft u extra geluidhinder door scooters en bromfietsen meegenomen in uw overwegingen	Ja. Doordat het fietsverkeer dicht langs de huizen komt te liggen zal de overlast van scooters en bromfietsen iets toenemen. Wij begrijpen uw zorg over eventuele toename van overlast, maar vinden het belang van een goede en veilige fietsoversteek zwaarder wegen.
30	104	Loenersloot Bewoner	Waarom krijgen wij geen 50 km krijgen zoals ze in Vreeland wel van plan zijn?- waarom hier geen nulmeting?	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug. Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren

			<p>van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.</p> <p>Wat betreft een nulmeting het volgende. Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten. De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.</p>
105		<p>waarom wordt gesteld dat de geluidsbelasting van de A2, het spoor en het Amsterdam Rijnkanaal niet meegerekend kan worden omdat anders de geluidsbelasting bij aanvang van de werkzaamheden w.s. al veel te hoog zal zijn ( disproportioneel?)</p>	<p>De provincie Utrecht streeft naar het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. Daarbij wordt een integrale afweging gemaakt voor zowel de knelpunten als het gehele tracé. Voor wat betreft de maatregelen bij Loenersloot geven de onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen, zoals het plaatsen van geluidschermen en een goede doorstroming van het verkeer. Op basis van de huidige beoordeling betekenen de maatregelen een verbetering van de leefbaarheid.</p>
106		<p>waarom pas na de kruising ritsen hierdoor krijgen wij daar extra luchtverontreiniging en een hele brede oversteek?</p>	<p>Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de</p>

				wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging
	107		waarom een extra fietspad vanaf de Binnenweg naar de Demmerikse brug terwijl er een prima fietspad aan de noordzijde van de N201 ligt en er een hele gevaarlijke kruising bij de fietstunnel gaat ontstaan?	Het nieuwe fietspad betekent een snelle en veilige fietsroute onder de A2 door en voor doorgaand fietsverkeer langs de N201. De aansluiting van dit fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden en moet vanzelfsprekend veilig zijn.
	108		waarom geen duidelijke tekening hoe dat extra fietspad precies komt te liggen?	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.
	109		hoe denkt de provincie dat de fietsers vanaf de Binnenweg over de Angstel komen. Er zal w.s. een hele hoge fietsbrug moeten komen want de boten moeten er ook onderdoor kunnen	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden. De beschikbare ruimte lijkt vooralsnog ruim voldoende om de vereiste doorvaarhoogte en gewenste stijgingspercentages voor het fietspad te behalen, en het fietspad op een goede manier aan te sluiten op de Binnenweg en doorgaande route richting de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Bij het bepalen van de hoogte van de fietsbrug zal rekening worden gehouden met de vereiste doorvaarhoogten.
	110		waarom ineens 4 banen vanaf/naar de A2	Wij hebben het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.
31	111	't Sluisje Bewoner	Zie reactie 23	Beantwoording, zie reactie 23
32	112	Vreeland Bewoner	Vraagt om maatregelen om het geluid van het brugdek (Vechtbrug) te verlagen	In de plannen is opgenomen het invoeren van een 50-kilometer zone op het tracé Singel-Raadhuislaan. Dit zal de geluidsoverlast verder verminderen. De brug is al aangepakt om geluidsoverlast aan te pakken (versteviging brugdek, voegovergangen).

	113		Vraagt om geluidswerende maatregelen zoals een geluidscherm van de provinciale weg naar het pand provinciale weg 1	In de plannen is niet voorzien in een geluidscherm voor het pand Provincialeweg 1. Wel wordt een 50-kilometer zone voorgesteld.
	114		Vraagt om maatregelen die borgen dat lagere snelheid wordt aangehouden, b.v. trajectcontrole	Er is 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 voor handhaving uitgewerkt.
33	115	Vreeland Bewoner	Is blij met de voorstellen, met name de fietstunnel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
34	116	Loenersloot Bewoner	Hoe wordt de verkeersveiligheid gegarandeerd als zwaar landbouwverkeer gebruik maakt van een 2x2 rijbanen-weg met 80 km/uur, met name op het tracé A2-N402	Op het tracé A2-Loenersloot is landbouwverkeer niet toegestaan, behoudens enkele ontheffingshouders. Voor het tracé Loenersloot-N402 zal het verkeer na het passeren van de kruisingen moeten voegen tot de huidige 2x1 rijbanen op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. De weefvakken worden wel langer. De nieuwe situatie is niet verkeersonveilig.
35	117	Vreeland Organisatie	Bedankt voor de heldere presentatie en het prettige contact. Is enthousiast over de plannen en voelt zich serieus genomen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	118		Met name de fietstunnel, 50-kilometer zone en plannen station Loenersloot hebben veel draagvlak	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	119		Vraagt om de precieze locatie van de fietstunnel, hier zijn vragen over binnengekomen.	Betrokkene is inmiddels uitleg gegeven.
	120		Zou de 50-kilometerzone graag verlengd zien zodat bewoners bij 't Sluisje ook profiteren van de afname in geluidshinder	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De wegbeheerder beslist onder welke voorwaarden dit wel of niet kan. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand.
	121		Minder brugopeningen leidt mogelijk ook tot meer hinder op het water. Stem deze maatregel goed af met de betrokken verantwoordelijken.	Door duidelijke en zoveel mogelijk slimme brugopeningen wordt getracht het wachten van zowel weg- als waterverkeer te beperken. Het wachten met draaiende motoren valt buiten de reikwijdte van het project.
	122		Begrijpt de overweging dat een aquaduct te duur is. De Dorpsraad blijft erbij dat een aquaduct voordelen heeft, maar alleen een aquaduct is niet voldoende. Er moet gezocht worden naar een oplossing die het hele dorp ontlast. De Dorpsraad blijft hierover graag in gesprek	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij zullen zeker met elkaar in gesprek blijven.
36	123	Vreeland	Heeft bezwaar tegen een fietspad bij de Singel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

		Bewoner		
37	124	Loenersloot Bewoner	Raadpleging en overleg met bewoners lijkt een zoethoudertje, geen enkel voorstel wordt overgenomen	Het klopt dat bij de presentatie van de plannen Toekomst N201 de voorstellen voor de dorpsraad en diverse bewoners niet zijn overgenomen. Naar aanleiding van de ingekomen reacties zijn de plannen als volgt bijgesteld: -Er zal onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheid om op het tracé Loenersloot-N402 een 60-kilometer zone in te voeren, en -Er wordt voorgesteld geluidwerende voorzieningen te treffen in verband met geluidhinder voor de Binnenweg.
	125		waarom wordt de vierbaansweg nu doorgetrokken tot de brug over het kanaal, terwijl is toegezegd als hard feit dat dit NIET zou gebeuren. Nu is dat plotseling op slinkse wijze ingepast in het ontwerp.	Wij hebben het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijkkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht. De informatie over de plannen Toekomst N201 omvat een presentatie, een set met kaarten (zgn. GIS-app) en een lijst met veel gestelde vragen en antwoorden (Q&A-lijst). Deze informatie is toegankelijk via de provinciale website en iedere betrokkene is met een apart mailbericht op deze informatie gewezen. Op de kaarten is het verbreden van de N201 tot 2x2 rijstroken op dit tracé duidelijk aangegeven en in de tekst van de Q&A-lijst expliciet en vetgedrukt weergegeven.
	126		Ik maak mij ernstig zorgen over onze gezondheid met deze plannen, o.a. fijnstof. Waarom zijn daar geen fatsoenlijke rapporten van.	Bij het opstellen van de plannen Toekomst N201 zijn door het bureau Tauw/Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de beoordeling van de impact van de ontwerpen op aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, klimaat, landschap enz. Op die manier kan er een goede, integrale afweging plaatsvinden. Gedetailleerde berekeningen zullen na het besluit van Provinciale

				<p>Staten bij de verdere uitwerking van de plannen volgen. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.</p> <p>De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020.</p>
	127		<p>Wat houdt u tegen om de door u reeds gemaakte rapporten t.a.v geluid etc vrij te geven. Ik neem aan dat u niet perse aanstuurt op een WOB procedure.</p>	<p>Nog niet alle onderzoeken zijn klaar maar de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn reeds voldoende vastgesteld en vormen de basis van de thans gepresenteerde voorstellen van de ambtelijke projectgroep. De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020.</p>
<b>38</b>	128	Loenersloot Bewoner	<p>Verbaasd zich over de plannen voor een fietspad aan de zuidzijde N201 tussen Loenersloot en Demmerikse brug.</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen</p>
	129		<p>Fietspad aan noordzijde is prima</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
	130		<p>Fietspad aan zuidzijde ligt geïsoleerd en sluit nergens aan</p>	<p>Het fietspad aan de zuidzijde is met name voor het doorgaand fietsverkeer bestemd en heeft aansluiting bij Loenersloot en Demmeriksebrug.</p>
	131		<p>Onduidelijkheid over de routes kan tot gevaarlijke overstek rond het viaduct A2 leiden</p>	<p>Deze nieuwe fietsroute is mede ingegeven om de huidige oversteken ter hoogte van de afritten te vermijden. Deze kosten wachttijd. Bovendien betekent minder overstekende fietsers bij de afritten dat het autoverkeer beter kan doorstromen. Het tracé is als bouwsteen bepaald, er is nog geen ontwerp gemaakt. Als we hiermee door gaan komt in de ontwerpcriteria terug dat het fietspad en de N201 veilig gescheiden moeten zijn. Daar hoort ook bij dat ongewenst onveilig gebruik - zoals oversteken rond het viaduct A2- onmogelijk (of ontmoedigd) moet worden.</p>

				Bij de aanleg en bewegwijzering zal bij de “keuzelocaties” (keuze tussen de noordelijke en zuidelijke route) Loenersloot en Demmeriksebrug goede informatie aan de gebruikers moeten worden gegeven, zodat deze niet de gewenste aansluitingen richting noorden en zuiden (langs de A2) gaan missen.
	132		Een fietsbrug over de Angstel moet een behoorlijke hoogte hebben	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden. Bij het bepalen van de hoogte van de fietsbrug zal rekening worden gehouden met de vereiste doorvaarthoogten.
	133		Een doorgaande route langs de zuidzijde richting brug Amsterdam Rijnkanaal leidt tot een gevaarlijk, extra fietsverkeerslicht bij Loenersloot	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden, waarbij voor een veilige passage van het verkeerslicht wordt gezorgd.
39	134	Loenersloot Bedrijf	Bij een nieuwe 2x2 weg wordt het gebruik van de huidige toegang voor inkomend en uitgaand (vracht)verkeer te gevaarlijk en onmogelijk	De huidige toegang blijft bestaan en is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Bij de uitwerking zal gekeken worden op welke wijze dit goed en veilig kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door voldoende fysieke (opstel) ruimte en slim gebruik maken van de nabijgelegen verkeerslichten
	135		De oversteek naar de gronden ten zuiden van de N201 wordt te gevaarlijk en onmogelijk	Dit betreft de oversteek vanaf de uitweg op de N201 van een bedrijf naar de agrarische gronden aan de overzijde. Als er aanpassingen aan de N201 plaatsvinden in het kader van het programma Toekomst N201 zal deze oversteek behouden moeten blijven. Bij de uitwerking zal gekeken worden op welke wijze dit goed en veilig kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door voldoende fysieke (opstel) ruimte en slim gebruik maken van de nabijgelegen verkeerslichten
	136		Het bedrijf heeft een ontheffing voor gebruik van de N201 voor landbouwverkeer. Dit wordt in de nieuwe situatie nog gevaarlijker	Bij de uitwerking zal gekeken worden op welke wijze dit goed en veilig kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door voldoende fysieke (opstel) ruimte en slim gebruik maken van de nabijgelegen verkeerslichten.
	137		Aan de zuidzijde komt een fietspad. Het perceel wordt daardoor nog smaller en de doorgang tussen de twee helften te smal	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	138		Waarom vindt er nu wel verbreding van het tracé tussen A2 en brug Amsterdam Rijnkanaal plaats? Is niet nodig: hinder alleen in de spits, buiten spits wordt het een racebaan en als A9 klaar is neemt de hinder af. Laat RWS de op- en afritten verlengen	Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Daarbij zijn ontwikkelingen zoals het gereedkomen van de

				<p>verbreding van de A9 als het verbreden en verlengen van de oprit bij de A2 naar Amsterdam meegenomen. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.</p>
	139		<p>Waarom wordt er geen 50 of 60-kilometer zone ingesteld bij Loenersloot</p>	<p>In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug.</p> <p>Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.</p>
	140		<p>De vrijliggende fietspaden langs de N201 zijn bij het vervangen van de brug ARK verdwenen. Toen is beloofd deze terug te brengen. Wanneer gebeurt dit wel?</p>	<p>Bij het vervangen van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is het fietspad aan de noordzijde komen te vervallen. Er zijn geen beloftes gedaan om dit terug te brengen, er is een nieuwe tweezijdige fietsverbinding aan de zuidzijde gerealiseerd.</p>
40	141	Loenen Bewoner	<p>Wil graag het fietspad terug aan de noordzijde van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Met de oversteek thv de N402 (oude situatie). Mogelijk fietspad aan beide zijden N201 tussen Loenersloot en Vreeland</p>	<p>Het fietspad aan de noordzijde zal niet worden teruggebracht. Nog afgezien van de vereiste toestemming van de eigenaar-beheerder van de brug is het kostbaar terwijl aan de zuidzijde een goed en veilig tweezijdig fietspad ligt.</p>
41	142	Loenersloot Bewoner	<p>waarom wordt bij de voorstellen die er nu liggen ineens voorbij gegaan aan aanpassingen van de snelheid van 80 km. naar bijvoorbeeld 60 km. zoals in Vreeland wel kon en kan.</p>	<p>In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug.</p>



				Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	143		waarom wordt er hier geen nulmeting uitgevoerd? Argumenten om dit niet te doen rieken naar een inschatting van de uitkomst welke vervolgens de plannen van de provincie kan doorkruisen, namelijk: teveel fijnstof	Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten. De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.
	144		is dit wellicht ook de reden dat wordt gesteld dat de geluidsbelasting van de A2, het spoor en het Amsterdam Rijnkanaal niet meegerekend kan worden, omdat anders de geluidsbelasting bij aanvang van de werkzaamheden al veel te hoog zal zijn ( disproportioneel?)	Nee, deze aanname is onjuist.
	145		hoe kan de oversteek van de N201 die op de kruising met zowel de Binnenweg als de Rijksstraatweg 4-baans is, op acceptabele wijze geregeld worden? Dit voor wat betreft tijd, toename luchtverontreiniging en geluid.	De oversteek in zowel de voorkeursvariant als het alternatief (de zgn. T-kruising) is goed en veilig geregeld.
	146		in hoeverre is nagedacht hoe het fietspad kan worden gerealiseerd ten zuiden van de N201? Bijvoorbeeld hoe kan daar een bocht vanaf de Rijksstraatweg richting Vinkeveen komen; hoe loopt het pad vervolgens over de Angstel heen? Omdat	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden. De beschikbare ruimte lijkt vooralsnog ruim voldoende om de vereiste doorvaarthoogte en gewenste stijgingspercentages voor het fietspad te behalen, en het fietspad op een goede

			een duidelijke tekening ontbreekt vraag ik mij hoe de gedachten zijn over de invulling.	manier aan te sluiten op de Binnenweg en doorgaande route richting de brug over het Amsterdam Rijnkanaal.
	147		waar komen toch weer die 4 banen vandaan op het traject tussen Loenerslootse brug en A2 terwijl het plan tot nu toe beargumenteerd anders was. En er nu ook aanpassingen zijn voorgesteld van de op/afrit van de A2 naar de N201? Dit laatste zal toch ook moeten resulteren in een betere doorstroming van het verkeer	Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht.
42	148	Loenen Bewoner	Wil inzicht in de aansluiting van het fietspad aan de zuidzijde van de N201 op de Binnenweg	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.
	149		Pleit voor het herstel van het fietspad aan de noordzijde van de N201 tussen Loenersloot en Vreeland	Het fietspad aan de noordzijde zal niet worden teruggebracht. Nog afgezien van de vereiste toestemming van de eigenaar-beheerder van de brug is het kostbaar terwijl aan de zuidzijde een goed en veilig tweezijdig fietspad ligt.
	150		Pleit voor dynamische fietspadverlichting	Een interessante suggestie. Wij zullen deze wens in overweging nemen bij de verdere uitwerking, maar kunnen er in dit stadium nog geen uitspraak over doen.
43	151	Loenersloot Bewoner	Waarom gaat de snelheid in Vreeland omlaag naar 50km/h, waarom komt daar een fietstunneltje en waarom komt daar wel een hightech geluidscherm terwijl tienduizenden auto's dagelijks door de achtertuinen van de Binnenweg denderen.	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug. Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van

				geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	152		Vraagt met klem om alles in het werk te stellen om ons serieus te nemen en met ons in gesprek te gaan, dit tegen de achtergrond van de ervaren milieuhinder, 2x2 rijbanen, ontbreken nulmetingen en ervaringen met de uitbreiding van de A2.	<p>Wij hebben de reacties en ideeën vanuit Loenersloot nadrukkelijk bij de plannen Toekomst N201 betrokken en afgewogen. De voorstellen voor ondertunneling, aanleg van een rotonde en een ongelijkvloerse aansluiting zonder verkeerslichten hebben wij niet overgenomen. Deze keuzes hebben wij gemotiveerd. De afgewezen voorstellen zijn opgenomen in een apart memo "aangehouden varianten" zodat alle ingebrachte en afgewezen ideeën en de motivatie waarom deze niet zijn overgenomen voor een ieder zichtbaar zijn en blijven.</p> <p>Het klopt dat bij de presentatie van de plannen Toekomst N201 een aantal voorstellen van de dorpsraad en bewoners niet zijn overgenomen. Daarnaast wordt opgemerkt dat er ook een aantal voorstellen zijn waarvoor door diverse bewoners en stakeholders tijdens de ontwerpateliers en bij de ingekomen reacties wel steun is uitgesproken, zoals het verbreden van het tracé tussen A2 en Loenersloot (minder weven) en het alternatief van de T-kruising. Naar aanleiding van de ingekomen reacties zijn de plannen als volgt bijgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Er zal onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheid om op het tracé Loenersloot-N402 een 60-kilometer zone in te voeren, en</li> <li>-Er wordt voorgesteld geluidswerende voorzieningen te treffen in verband met geluidhinder voor de Binnenweg</li> </ul>
44	153	Loenersloot Bewoner	Zie reactie 14 (Dorpsraad Loenersloot)	Zie antwoord bij reactie 14 (Dorpsraad Loenersloot)
45	154	Loenersloot Bewoner	Vindt de inspraakbijeenkomsten een wassen neus en is van mening dat het verkeersprobleem niet op te lossen is	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	155		Waarom wordt er geen nulmeting uitgevoerd?	<p>Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten.</p> <p>De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele</p>

				meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.
	156		Waarom kan bij de nulmeting de geluidsbelasting van de A2, het spoor en het Amsterdams Rijnkanaal niet meegerekend worden?	Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten. De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.
	157		Waarom pas na de kruising ritsen met als gevolg extra luchtverontreiniging?	Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Bij het vergroten van opstelruimte is het nodig de weg te verbreden zowel voor de kruising (opstellen) als na de kruising (om het verkeer te laten passeren en vervolgens te weven –“ritsen”- tot één rijbaan. Uit de onderzoeken blijkt dat door het verbeteren van de doorstroming de luchtkwaliteit verbetert.
	158		Waarom een extra fietspad en het ontstaan van een gevaarlijke kruising bij de fietstunnel terwijl er al een goed fietspad ligt?	Deze nieuwe fietsroute is mede ingegeven om de huidige oversteken ter hoogte van de afritten te vermijden. Deze kosten wachttijd. Bij de aanleg en bewegwijzering zal bij de “keuzelocaties” (keuze tussen de noordelijke en zuidelijke route) Loenersloot en Demmeriksebrug goede informatie aan de gebruikers moeten worden gegeven, zodat deze niet de gewenste aansluitingen richting noorden en zuiden (langs de A2) gaan missen. Hierdoor verbeteren de lokale en regionale fietsroutes.
	159		Waarom 4 rijbanen vanaf de A2, terwijl er bij de brug weer sprake is van 2 rijbanen en hierdoor juist sprake zal zijn van extra verkeer en dus een ophoping van (niet doorgaand) verkeer voor de brug bij Loenersloot?	Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500

				<p>meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Ophoping van het verkeer voor de brug kan hiermee juist zoveel mogelijk beperkt worden.</p>
46	160	Vreeland Bewoner	Vraagt om de precieze locatie van de fietstunnel. Voorkeur is dat het fietspad niet over de groenstrook komt te liggen.	<p>Het fietspad ligt in de nieuwe situatie aan de logische kant van de weg, de zijde van Vreeland. Aan de andere zijde zou betekenen dat er meerdere oversteken gemaakt moeten worden, en dan zou de huidige onveilige situatie nog slechter worden. Het nieuwe fietspad betekent dat de huidige groenstrook en sloot enkele meter opschuiven naar de woningen toe.</p> <p>Wij begrijpen de wens om het huidige groen te behouden, maar vinden het belang van een goede en veilige fietsoversteek zwaarder wegen.</p>
	161		Wijst erop dat bij de vergunning voor het verhuizen van het BP-benzinestation de voorwaarde is opgenomen dat de groenstrook behouden zou blijven zoals die nu is.	Wij zullen bij de gemeente nagaan of zo'n voorwaarde is opgenomen in de vergunning. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen.
47	162	Loenersloot Bewoner	Is teleurgesteld over het participatieproces en de gepresenteerde plannen	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	163		Waarom was bij het laatste ontwerpatelier(toen er nog een mogelijkheid was op inspraak) niet op tekening te zien dat u van plan bent om het gehele tracé vanaf de A2 tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal 2 x 2 baans te maken? Was dit aan het begin van het participeren al bekend?	<p>Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen</p>

				worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De keuze om het tracé tussen A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal 2x2 baans te maken was aan het begin van het participatieproces niet bekend.
	164		Wil bij "disproportioneel" bij een geluidsmeting zeggen dat meten in dit geval geen zin heeft omdat de acceptabele grenswaarden anders vérs overschreden zullen worden?	Nee.
	165		Kunt u mij uitleggen waarom de geluidsdruk en uitstoot bij Loenersloot dat vlak langs het kanaal , dichterbij de A2 en pal onder de vliegroute van Schiphol ligt acceptabel zou zijn en bij Vreeland niet? Bovendien staan er meerdere huizen in Loenersloot dichtbij de N201 en wordt ons dorp in tegenstelling tot Vreeland echt in tweeën gedeeld door de N201. Toch stelt u dat u wat betreft de geluidshinder bij Loenersloot geen wettelijke plicht heeft hier iets aan te doen.	Voor de plannen Toekomst N201 geldt alleen een wettelijke plicht tot het treffen van maatregelen voor de maatregelen bij Mijdrecht (afsnijden van de bocht). Voor de overige locatie geldt deze plicht niet. Dat betekent echter niet dat er geen sprake is van geluidhinder. Daarom zullen wij om de leefbaarheid te verbeteren op een aantal hotspots toch maatregelen nemen, zoals het plaatsen van geluidschermen ter hoogte van de Binnenweg.
	166		Voor wat betreft uitstoot van fijnstof stelt u dat voor denkriching 3 (2 x 1 rijbaan) bij 80 Km/u Vreeland en Loenersloot geen verslechtering te zien zal geven (allebei 0) Bij 2 x 2 rijbaan en 80Km/u verslechterd de lucht kwaliteit echter in Loenersloot. Bij 60 Km/u in Vreeland zou de luchtkwaliteit met ++ toenemen. Voor 50 Km/u kon ik niets vinden in uw lijstje omdat deze snelheid volgens u niet bij een N-weg zou passen. U gooit volgens mij dan ook voor verschillende plaatsen de denkrichingen door elkaar (Loenersloot denkriching 2 en voor Vreeland denkriching 4?) en misschien kunt u mij daarom vertellen wie de zaak hier nu zit te belazeren?	De huidige plannen Toekomst N201 zijn gebaseerd op de keuze voor denkriching 3 en het besluit van Provinciale Staten op 18 februari. Het besluit van Provinciale Staten vindt u hier: <a href="https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf">https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf</a> In denkriching 3 was een verbreding van de N201 tussen de A2 en Vreeland (tot aan de provinciegrens) opgenomen van 2x2 rijbanen. Bij het ontwerpen van de oplossingen voor de diverse knelpunten is uitgegaan van behoud van het huidige profiel 2x1 rijbaan en meer opstelruimte bij de kruispunten. Dit komt ter hoogte van Loenersloot neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Deze ontwerpen zijn tijdens de twee ontwerpdeliers getoond. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in

				combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.
	167		Is het daarom niet beter als u eieren voor uw geld zou kiezen en Vreeland en Loenersloot eindelijk gelijk gaat behandelen. Maak de snelheid over het gehele traject tot aan Nederhorst den Berg 60Km/u.	Wij zullen in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	168		Waarom is de hr. Schaddelee trouwens op zijn vingers getikt om zijn uitspraak om op alle N-wegen een max. snelheid van 60Km/u in te stellen?	Deze vraag heeft geen betrekking op het project Toekomst N201 en is daarom niet relevant.
	169		U heeft het altijd over "stakeholders i.p.v. belanghebbenden. Zijn er soms ook nog "stakePENNINGholders" in het spel?	Nee.
	170		U kreeg als opdracht om alle knelpunten te onderzoeken waaronder ook de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal vervolgens weet u alleen te melden dat u deze brug buiten beschouwing laat. Is dit geen laakbaar gedrag?(Hij was namelijk opgenomen in de opdracht)	De brug is geen knelpunt en verbreding is verkeerskundig niet nodig. Bovendien is brug kortgeleden vervangen.
	171		Bij kanttekening 5 van één van uw onderzoeken stelt u dat bij het oplossen van een knelpunt weer een nieuwe ontstaat. Bent u dan ook niet bang dat door het ritsen (nieuw knelpunt) zo vlak voor een bestaand knelpunt (de brug) een onaanvaardbare situatie zal ontstaan van ronkende vervuilende auto's?	Nee. Bij het ontwerpen van de oplossingen voor de diverse knelpunten is uitgegaan van behoud van het huidige profiel 2x1 rijbaan en meer opstelruimte bij de kruispunten. Dit komt ter hoogte van Loenersloot neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Deze ontwerpen zijn tijdens de twee ontwerpateliers getoond. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en

				daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Van een nieuw knelpunt is daarom geen sprake.
	172		In de opdrachtverstrekking wordt gesteld dat het oplossen van het knelpunt Loenersloot negatieve gevolgen zal hebben voor de overige knelpunten op de N201. Begrijp ik hieruit dat u bewust een opstelstrook van auto's voor onze neus wil creëren om het bij Vreeland goed te laten doorstromen?	Nee. Alle maatregelen zijn onderzocht in een integraal verkeersmodel zodat alle effecten op het hele wegennet in beeld komen. Dit om te voorkomen dat een oplossing op het ene knelpunt leidt tot een probleem op een ander knelpunt. Voor Loenersloot betekent dit dat het gehele tracé tussen de A2 en N402 in samenhang moet worden aangepakt. De maatregelen zijn er juist op gericht geen opstelstrook bij Loenersloot te creëren, maar -bij groot verkeersaanbod in de spits- zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot. Bij Vreeland is er geen doorstromingsprobleem, wel een leefbaarheidsprobleem.
	173		Bent u trouwens net als ik van mening dat de provincie heeft zitten slapen toen de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal vernieuwd moest worden ?	Nee
	174		Is de betreffende ambtenaar van destijds nog aansprakelijk te stellen voor zijn of haar grove nalatigheid waardoor er straks gezondheidsrisico's zullen ontstaan voor inwoners van ons dorp?	Nee. De onderzoeken geven aan dat er sprake is van enige verbetering op het gebied van geluid en luchtkwaliteit, die kan worden versterkt door aanvullende maatregelen.
	175		Bent u nu mede-verantwoordelijk voor deze risico's omdat u in uw stukken vermeldt dat "leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, landschapsinpassing, natuur en klimaat leidend zijn t.o.v. doorstroming en bereikbaarheid"?	Nee. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.
	176		Heb ik goed van u begrepen dat u de verkeerslichten vanaf de Rijksstraatweg en die van de Binnenweg waar wij afhankelijk van zijn om de N201 te betreden als enige mogelijkheid ziet om het sluipverkeer vanuit Breukelen en Abcoude tegen te gaan?. Of is het de bedoeling om voor het alternatieve plan te gaan waarbij u dit sluipverkeer verder laat sluipen door de tunnel en vervolgens via de Binnenweg waardoor er kinderen in deze 30km straat doodgereden zullen worden?	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. In de plannen is rekening gehouden met sluipverkeer door verkeerslichten te handhaven, zowel in de voorkeursvariant als het alternatief (T-kruising) zodat sturing van verkeersstromen mogelijk blijft. Dit is binnen het project Toekomst N201



				een belangrijke uitgangspunt. Andere passende maatregelen zijn denkbaar, maar vallen buiten de reikwijdte van het project.
	177		Bij realisatie van het treinstation zal het openbaar vervoer ook nog eens voorrang krijgen. U kunt waarschijnlijk echt geen slimmere manier bedenken om de leefbaarheid van de inwoners van Loenersloot om zeep te helpen?	Eén van de onderdelen van het programma Toekomst N201 is te kijken of een treinstation bij Loenersloot een haalbare kaart is. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de aanleg van toegangswegen, bushaltes, P+R en fietsenstallingen. Realisatie van een mogelijk treinstation is op dit moment in onderzoek.
	178		Zou er dan toch een kern van waarheid in zitten dat de slimme verkeerslichten die u heeft laten plaatsen een hoger IQ hebben dan uw beleidsmedewerkers?	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
	179		Hoe kan het dat de plannen voor een station nog niet openbaar zijn terwijl er al bij de opdrachtverstrekking van 18 feb. 2019 over gesproken is dat het onderzoek tijdens fase 2(ontwerpateliers) door de stakeholders beoordeeld zou kunnen worden?	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. 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. De plannen om een station Loenersloot te onderzoeken zijn openbaar evenals de opdracht voor een quick scan. De opdracht voor een quick scan hebben wij op verzoek aan de dorpsraad Loenersloot toegestuurd. De uitkomsten van de quick scan zijn momenteel niet beschikbaar nog niet beschikbaar. Zodra de quick scan beschikbaar en openbaar is kunnen (en zullen) stakeholders hun oordeel en/of visie kunnen geven.
	180		Kunt u mij verder vertellen wat de voorgestelde maatregel bij Loenersloot inhoudt zodat een toekomstig station in Loenersloot niet onmogelijk is?	Station Loenersloot komt niet te liggen in de buurt van onze werkzaamheden, waardoor de eventuele komst van station Loenersloot geen invloed heeft op de uitwerking van project Toekomst N201. Wel dient de aansluiting van Loenersloot op de N201 zo te worden vormgegeven dat een toekomstige ontsluiting van dit mogelijke station niet onmogelijk is. De huidige voorkeursvariant (huidige situatie

				met verbreding) en alternatief (T-kruising met verbreding) voldoen aan deze voorwaarden.
	181		Wist u trouwens dat de criminaliteit en woninginbraak bij aanwezigheid van een station hoger ligt dan het landelijk gemiddelde?	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
	182		Waarom heeft u gekozen voor een zo beperkt mogelijke ingreep bij Loenersloot en wat verstaat u hieronder als u wel vast een 4 baans weg door ons dorp aan gaat leggen?	De aansluiting bij Loenersloot is een complex knooppunt, mede omdat het niet een rechte kruising met vier takken is. De Rijksstraatweg en Binnenweg takken asymmetrisch aan, en dit betekent dat de verkeerslichten met bijbehorende wacht- en ontruimingstijden minder optimaal zijn dan een "rechte" kruising. In de ontwerpateliers hebben wij veel weerstand gesignaleerd tegen verkeersmaatregelen. Regelmatig is opgemerkt dat het beter zou zijn om niets te doen. Dit werd vaak ingegeven door de zorg dat maatregelen zouden leiden tot nog meer verkeer en daarmee nog meer overlast. De problemen met doorstroming op het tracé A2-N402 kunnen echter alleen worden opgelost als er ter hoogte van Loenersloot maatregelen worden genomen. Hiervoor is minimaal het vergroten van de opstelruimte nodig. Daarom hebben wij gekozen de voorstellen te beperken tot deze minimale maatregelen, een en ander in combinatie met maatregelen ter vermindering van geluidsoverlast.
	183		u zegt dat u samenwerkt met de provincie Noord-Holland maar is het niet zo dat de Provincie Utrecht bij de realisatie van de nieuwe N201 bij Uithoorn niet heeft laten zien een goede buur te zijn en de tunnel onder de Amstel toen pertinent geen 2 x 2 baans wilde maken zodat de doorstroming daar sindsdien stagneert?	De provincie Utrecht stemt haar plannen Toekomst N201 zowel ambtelijk als bestuurlijk goed af met de provincie Noord-Holland. Uitgangspunt voor de provincie Utrecht is denkrichting 3, dus zoveel mogelijk behoud van het huidige wegprofiel 2x1 rijbanen en geen aantrekkende werking van de maatregelen.
	184		Geeft Hilversum (Noord-Holland) daarom nu geen enkele medewerking om het sluipverkeer ter plaatse in te dammen?	Nee. Sluipverkeer betreft ongewenst verkeer over een weg als gevolg van congestie elders. Het verkeer op deze locatie is voornamelijk doorgaand verkeer vanaf Hilversum dat over de provinciale weg N201 (gebiedsontsluitingsweg) naar de rijksweg A2 (stroomweg) rijdt.
	185		Is het waar dat de provincie met Stichtse Vecht afspraken heeft gemaakt dat zij tegen geen enkel plan van de provincie bezwaar zullen maken?	Nee.
	186		Verder geeft u nog enkele loze kreten zoals: Bij de N402 kun je straks sneller en veiliger oversteken terwijl er een extra baan voor de bus bijkomt die ook	De maatregelen bij de N402 om het oversteken van fietsers en voetgangers te verbeteren richt enerzijds op het compacter (korter) maken van de oversteek en anderzijds op het verkorten van wachttijden door capaciteitsuitbreiding voor het

		<p>nog eens voorrang bij het verkeerslicht zal gaan krijgen. Is het nu bij de verkeerslichten dan onveilig en laat u deze situatie willens en wetens voortduren? Het snelle oversteken ontgaat mij trouwens ook. Hoe moeten ouderen die niet meer zo snel zijn de overkant bereiken? De openingstijden van de brug bij Vreeland zullen worden beperkt en dit zal de leefbaarheid verbeteren? Verder zou bij aanleg van een rotonde bij Loenersloot de "zichtlijn" op het kasteel aangetast worden. Hoe verzin je al deze onzin bij elkaar?. Over de waterbus over het drukst bevaren kanaal van Nederland heb ik trouwens niets meer vernomen of kunt u hier ook nog enige (on)zinnige uitspraken over doen? Heeft u hier 1,2 miljoen voor nodig gehad?</p>	<p>autoverkeer. Dat eerste heeft als resultaat dat de oversteeklengte van fietsers en voetgangers verminderd wordt en dat tweede dat er minder lang gewacht hoeft te worden.</p> <p>Busverkeer heeft op dit moment ook al een apart buslicht en krijgt prioriteit, maar gebruikt hiervoor het opstelvak voor rechtsaf. Dit werkt prima, maar er is ruimte voor verbetering. Doortrekken van de busbaan tot het kruispunt leidt tot een efficiëntere afwikkeling van het busverkeer wat leidt tot een verbetering van de algehele verkeersprestatie. Overigens is de prioriteit van busverkeer gerelateerd aan de dienstregeling, alleen bussen die achter lopen op de dienstregeling krijgen extra voorrang.</p> <p>De nieuwe inrichting als geheel zal een verbetering geven voor alle verkeersdeelnemers, inclusief fietsers en voetgangers.</p> <p>Het idee van een waterbus is tijdens het participatietraject "Wikken en Wegen" als een optie genoemd, maar gelet op (on)haalbaarheid niet verder uitgewerkt.</p> <p>De kosten voor voorbereiding van 1,2 miljoen voor een tracé met een lengte en complexiteit als de huidige N201 is niet ongebruikelijk .</p>
187		<p>Had u niet beter uw tijd kunnen besteden in het uitwerken van de plannen en het vrijgeven van de onderzoeken en informatiebronnen? Nu moeten wij wachten tot na de zomer periode waarbij er zelfs geen datum vastgesteld is</p>	<p>De onderzoeken zullen worden vrijgegeven nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen. Dat is naar verwachting eind september.</p>
188		<p>Uw hele plan wordt angstvallig voor de belanghebbenden in nevelen gehuld, of is dit de schuld van de hr. Vijfhuizen en is hij daarom weg gepromoveerd?</p>	<p>Nee</p>
189		<p>Hoe kunt u überhaupt in de afrondingsfase nog niet alle plannen op papier hebben zoals de aansluiting van het nieuwe fietspad op de Binnenweg ,het verdwijnen van de rotonde bij de A2 en het wel of niet vervangen van de provinciale brug bij de Demmerikse sluis?</p>	<p>Bij het ontwikkelen van plannen zoals Toekomst N201 is het gebruikelijk dat er "van grof naar fijn" wordt gewerkt. Ideeën en ontwerpen worden in de loop van het proces steeds concreter en gedetailleerder uitgewerkt. Het huidige detailniveau is voldoende om op hoofdlijnen een besluit over uitvoering en budget te kunnen nemen over de plannen. In het vervolgetraject zullen de plannen verder uitgewerkt worden.</p>
190		<p>Als laatste wil ik u vragen wie van u aansprakelijk te stellen is bij dit zinloze geldverspillende project waarbij u zelfs levens in de waagschaal legt of is te zijner tijd de gehele Provinciale Staten verantwoordelijk en wast deze vervolgens zijn</p>	<p>De provincie Utrecht is als eigenaar en beheerder van de weg verantwoordelijk voor dit project.</p> <p>Eventuele schadevergoeding kan aan de orde komen in het kader van nadeelcompensatie bij de nog te voeren ruimtelijke procedures.</p>

			handen in onschuld? Ook hoor ik graag van u hoe en wanneer ik de waardevermindering van mijn woning kan verhalen	
48	191	Loenersloot Bewoner	Waarom is er totaal niets gedaan met de bezwaren van de aanwonenden aan de Binnenweg	Naar aanleiding van de reacties die zijn ontvangen na de presentatie hebben wij de plannen uitgebreid. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
49	192	Loenersloot Bewoner	Is verontwaardigd en teleurgesteld over de voorgenomen maatregelen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	193		Bij meer thuiswerken zou de druk op het knelpunt kunnen verminderen, is hier rekening mee gehouden?	Een begrijpelijke opmerking. Er is op dit moment geen inzicht in de lange termijn effecten van de coronacrisis en hier is in de plannen geen rekening mee gehouden. In algemene zin valt hierover het volgende op te merken. Enerzijds kan meer thuiswerken en fietsen de druk verminderen. Anderzijds kan de eis om fysiek afstand te houden juist tot meer autoverkeer leiden.
	194		Wil dat de plannen worden bijgesteld: -geen verbreding 2x2 rijstroken; -publicatie van de berekeningen (moet vlgs WOB); -vooraf uitvoeren feitelijke metingen; -snelheid thv Loenersloot naar 50 km/uur	<u>Verbreding 2x2 rijstroken:</u> Wij hebben het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen.

				<p>Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering.</p> <p><u>Publicatie:</u>  Bij het opstellen van de plannen Toekomst N201 zijn door het bureau Tauw/Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de beoordeling van de impact van de ontwerpen op aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, klimaat, landschap enz. Op die manier kan er een goede, integrale afweging plaatsvinden. Gedetailleerde berekeningen zullen na het besluit van Provinciale Staten bij de verdere uitwerking van de plannen volgen. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.</p> <p>De onderzoeken zullen -tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020. Vervolgens zullen Provinciale Staten naar verwachting op 11 november 2020 een besluit nemen op basis van dit voorstel.</p> <p><u>Uitvoeren feitelijke metingen:</u>  Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten.</p> <p>De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.</p>
--	--	--	--	--

				<p><u>Snelheid Loenersloot naar 50 km/uur:</u>  In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug.  Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.</p>
50	195	Vreeland Bewoner	Waardeert zorgvuldige planning en informatievoorziening	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	196		Vraagt aandacht voor doortrekken whiswall en handhaving maximum snelheid	<p>Het huidige tracé van de whiswall is gekozen op basis van een doelmatige geluidswering en een veilige inrichting van de weg. Na het plaatsen zullen alle nabijgelegen woningen profijt hebben en blijft de huidige kruising met de Singel goed te overzien. Doortrekken van de whiswall leidt niet tot een significante verbetering, is onveilig en duur.  Er is 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 voor handhaving uitgewerkt.</p>
	197		Vraagt om meer beplanting en groen tussen de N201 en basisschool De Ridderhof	De huidige afscherming is inderdaad minimaal. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen wij bekijken of, en zo ja welke groenvoorzieningen kunnen worden aangebracht.
51	198	Loenersloot Bewoner	Betrokkene is woedend over de onverschilligheid over de gezondheid van alle mensen in Loenersloot. Verwijst naar het proces rond de verbreding van de A2. Het dorp Loenersloot wordt doorsneden en wordt onleefbaar.	De onderzoeken over de impact van de plannen Toekomst N201 ter hoogte van Loenersloot geven aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen.

52	199	Loenersloot Organisatie	De maatregelen t.h.v. Loenersloot zijn een grote en onaangename verrassing voor alle deelnemers aan de ontwerpateliers	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen
	200		Skloe vraagt zich af wat het onderzoek zoals benoemd in het besluit van 18 februari behelst. De suggestie werd daar gewekt dat het om 2x2 rijstroken bij de aansluiting naar de A2 zou gaan en niet het hele traject A2-Ark. Waarom komt de gepresenteerde variant nu pas op tafel? Maakt deze (meest vergaande) variant deel uit van een nieuw participatietraject?	<p>Wij hebben het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt op basis van het uitgangspunt van een wegprofiel van 2x1 en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering.</p> <p>Opgemerkt wordt dat in de presenteerde denkrichting 3 die ten grondslag lag aan het besluit van Provinciale Staten op 18 februari 2019 de N201 werd verbreed tot 2x2 rijbanen tussen de A2 en Vreeland (provinciegrens). De huidige variant is ten opzichte van denkrichting 3 beperkter van omvang.</p> <p>Met de huidige presentatie van de plannen Toekomst N201 is het participatietraject voor deze fase afgesloten. Uiteraard blijven wij met alle stakeholders en eigenaren in gesprek.</p>
	201		Vraagt hoe de oversteek naar de landbouwgronden aan de zuidzijde veilig kan worden gemaakt, en hoe vrachtverkeer de uitweg op de N201 veilig kan bereiken.	Dit betreft de oversteek vanaf de uitweg op de N201 van een bedrijf naar de agrarische gronden aan de overzijde. Als er aanpassingen aan de N201 plaatsvinden in het kader van het programma Toekomst N201 zal deze oversteek behouden moeten blijven. Bij de uitwerking zal gekeken worden op welke wijze dit goed en veilig kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door voldoende fysieke (opstel) ruimte en slim gebruik maken van de nabijgelegen verkeerslichten

	202		Aan de zuidzijde komt een fietspad. Het perceel wordt daardoor nog smaller en de doorgang tussen de twee helften te smal	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	203		De landbouwgronden aan de zuidzijde worden smaller en verliezen uit agrarisch perspectief alle functionaliteit. Dit levert ernstige schade op.	Als de plannen voor een nieuw fietspad aan de zuidzijde worden uitgevoerd betekent dit verlies van landbouwgrond. Bij gesprekken over eventuele aankoop van de benodigde gronden voor het fietspad zullen alle relevante aspecten aan de orde komen.
	204		Waarom is het fietspad aan de zuidzijde van de N201 niet ingetekend.	Het fietspad is onder het tabblad "Kansen: OV en Fiets" wel ingetekend met een indicatieve lijn. Het fietspad en de aansluitingen op de bestaande fietspaden en wegen zijn nog niet uitgewerkt in een schetsontwerp. In de vervolgfase zullen de plannen verder in detail uitgewerkt worden.
	205		Naast het viaduct t.h.v. de kruising Loenersloot ligt een ruïne met de bestemming recreatiewoning. In de plannen komt hier een nieuw fietspad. Verzocht wordt deze bestemming in overleg met de gemeente over te hevelen naar het kasteelcomplex	Een begrijpelijk verzoek. Wij zullen dit verzoek meenemen bij de verdere uitwerking en de afstemming met de gemeente Stichtse Vecht.
	206		De alternatieve variant bij Loenersloot (T-kruising) is landschappelijk onacceptabel	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de beoordeling is ook aangegeven dat deze variant slecht scoort op het aspect landschap.
	207		In de plannen zijn geen concrete maatregelen opgenomen voor een ecologische verbinding tussen de A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal	In de presentatie van de plannen Toekomst N201 is opgenomen dat er op verschillende plaatsen natuur- en landschapswaarden mogelijk in enige mate worden aangetast. Het kan gaan om gebieds- en soortenbescherming (Wet natuurbescherming), het Natuurnetwerk Nederland, biodiversiteit, landschappelijke structuur, versnippering, ruimtebeslag en landschappelijke inpasbaarheid. In de voorkeursvariant wordt niet alleen ingezet op het compenseren van een mogelijke aantasting, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie. Voor de natuur kunnen we dit bereiken met 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. Bij de presentatie zijn enkele locaties aangegeven die als "stapsteen" potentie hebben om een bijdrage te leveren aan een ecologische verbinding. De concrete maatregelen zullen in de vervolgfase verder worden uitgewerkt.
53	208	't Sluisje Bewoner	Zie reactie 23	Zie beantwoording bij reactie 23.



54	209	Loenersloot Bewoner	Is teleurgesteld over de voorgestelde maatregelen en het participatieproces.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	210		Dringt aan op het realiseren van een 60- of liever nog 50-kilometerzone t.h.v. Loenersloot	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Wij zijn het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
55	211	't Sluisje Bewoner	Zie reactie 23	Zie beantwoording reactie 23.
56	212	Waverveen Bewoner	Wil een ongelijkvloerse fietsoversteek bij de bocht bij Mijdrecht. Er moet per locatie 3 keer worden overgestoken.	In de huidige situatie wordt door fietsers -hoewel verboden- bij het dorp Mijdrecht vaak gebruik gemaakt van de gevaarlijke oversteek bij de aansluiting van het Waverveensepad op de N201 (en niet de oversteek bij de verkeerslichten). Bij de route vanaf de Waverveense Zijweg naar de Veenweg is sprake van een parallelweg met gedeeld gebruik van agrarisch verkeer en fietsers. Wij zijn van mening dat in de nieuwe situatie de veiligheid sterk verbetert. De gevaarlijke oversteek vervalt en wordt vervangen door een goede en veilige gelijkvloerse oversteek. De route vanaf de Waverveense Zijweg wordt veiliger doordat wij een vrijliggend, tweezijdig fietspad aanleggen waardoor agrarisch verkeer en fietsers worden gescheiden. Ongelijkvloerse oversteken zoals fietstunnels of fietsbruggen zijn in de nieuwe situatie niet nodig.
	213		Vindt dat er een praktische aansluiting moet blijven op het Waverveensepad voor fietsers en auto's. Het pad lijkt in de plannen onbruikbaar.	Het Waverveensepad wordt aangesloten op de parallelweg aan de noordzijde. Deze geeft toegang tot een goede en veilige aansluiting op de N201 bij de N196, Hofland (alleen fietsers) en Veenweg.
57	214	Mijdrecht Organisatie	Vraag n.a.v. Q&A-lijst vraag 25 Gaat het om de al bestaande oversteekplaats bij Hofland of komen er nieuwe? Of een nieuw fietspad die langs N201 blijft lopen langs doorgetrokken N201? Bij voorkeur geen gewone oversteek over	Nee, het gaat om de nieuw fietsoversteken bij de nieuwe kruisingen van de N201 bij Hofland en Veenweg. De "oude" N201 zal na de reconstructie worden heringericht in afstemming met de gemeente. Bij de nieuwe N201 gaat het om gelijkvloerse oversteken die zijn geregeld met verkeerslichten. Zie hiervoor de kaarten op onze website, tabblad Mijdrecht.

			nieuwe N201, want dat zou opnieuw knelpunt kunnen worden.	
	215		Vraag n.a.v. Q&A-lijst vraag 27 klopt het dat we een stuk 4 baans krijgen (zie ook antwoord bij vraag 34)? Kruising n196 maatregelen, welke zijn dat? Wat zijn besluiten en wat zijn de verwachte sluipverkeer-effecten op het doortrekken van de weg bij pompstation die resulteren in een aanpak op de kruising n196 en n212	Ja, de nieuwe N201 zal tussen Hofland en Veenweg 2x2 rijbanen krijgen. De maatregelen bij de kruising met de N196 betreffen het aansluiten van de parallelweg (voormalige busbaan) op de Tienboerenweg, een goede aansluiting van de busbaan en meer opstelruimte. Zie hiervoor de kaarten op onze website, tabblad N196. Sluipverkeer is ongewenst verkeer als gevolg van congestie elders. De N201 heeft weinig sluipverkeer, maar voornamelijk doorgaand verkeer dat zijn herkomst of bestemming langs de N201 heeft. Er is via verkeersmodellen onderzocht of het aanpakken van knelpunten op de N201 extra verkeer aantrekt (waaronder sluipverkeer) en dat is niet het geval.
	216		Vraag n.a.v. Q&A-lijst vraag 46 Mogen wij, als er onderzoeksresultaten / verwachtingen vanuit verkeersmodel zijn, deze zien? Betreft m.n. verwachtingen voor Hofland, bedrijventerrein en ingang via Mijdrechtse Dwarsweg-Industrieweg.	Ja, nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen zijn alle onderzoeken beschikbaar. Dit is naar verwachting eind september. Als het nodig is zijn wij bereid om een nadere toelichting te geven, mede op basis van het gehanteerde verkeersmodel.
	217		Vraag n.a.v. Q&A-lijst vraag 49 In hoeverre wordt OV slimmer gecombineerd? Of breder, wat hebben de N201 plannen voor impact op het OV en de plannen daarvoor?	De maatregelen om het OV slimmer te combineren liggen primair bij het pakket maatregelen voor openbaar vervoer. Wel wordt in het kader van smart mobility gekeken hoe het openbaar vervoer beter kan functioneren. Slim combineren van verschillende vervoersmodaliteiten (auto, deelauto en fiets zijn voorbeelden) hoort daarbij. Daarnaast kan het openbaar vervoer ondersteund worden door een goede infrastructuur, zowel fysiek (b.v. busbanen) als niet-fysiek (slimmer verkeerslichten, groene golf etc.). Deze maatregelen zullen in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden.
	218		Kruising N212 en N201, daar is geen aparte afrit voor verkeer rechtsaf met eventuele invoegstrook. Nu blijft het een kruising zoals nu waar veel verkeer wacht. Feitelijk dachten we aan een strook zoals de bypass er wel voor verkeer van N201 ri. Woerden komt. Die wilden we ook voor verkeer vanuit ri. Woerden dat ri. Vinkeveen/A2 wil. Waarom is dat van de baan?	Een bypass van N212 (Woerden) richting A2 (Vinkeveen) is verkeerskundig niet nodig en met de voorkeursvariant wordt het knelpunt opgelost.

	219		In hoeverre zijn de doorstroombmogelijkheden in Vinkeveen meegenomen in de plannen? Zijn er overleggen geweest? En wat zou een optimale actie zijn voor samenwerking tussen gemeente en ToekomstN201/Provincie om aanpassingen N201 in Vinkeveen te koppelen aan doorstromingsplannen met een Herenweg die steeds meer dichtslibt?	De gemeente De Ronde Venen werkt aan het verbeteren van de ontsluiting en verkeerscirculatie in Vinkeveen. Hiervoor zijn begin dit jaar plannen gepresenteerd. Er is bestuurlijk overleg over deze plannen.
	220		Wat is de volgorde van de aanpassingen die voor ogen staan? Ofwel, welke knelpunten worden wanneer/in welke volgorde aangepakt?	De volgorde wordt bepaald aan de hand van een aantal criteria. Daarnaast zijn er afhankelijkheden tussen de maatregelen. Ook wordt er ook nog gekeken naar het jaarlijkse investering (kasritme). Er wordt een voorstel gedaan naar de politiek maar uiteindelijk bepalen zij de volgorde.
58	221	Vinkeveen Organisatie	Vindt de plannen gericht op maximaal faciliteren vracht/autoverkeer, weinig ambitieus en negatieve gevolgen voor omgeving dreigen blijvend te worden	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	222		Verzoekt om de informatie beschikbaar te stellen over de criteria bij de afweging en de onderliggende onderzoeken	Bij het opstellen van de plannen Toekomst N201 zijn door het bureau Tauw/Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de beoordeling van de impact van de ontwerpen op aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, klimaat, landschap enz. Op die manier kan er een goede, integrale afweging plaatsvinden. Gedetailleerde berekeningen zullen na het besluit van Provinciale Staten bij de verdere uitwerking van de plannen volgen. Aan een aantal onderzoeken wordt momenteel de laatste hand gelegd, de belangrijkste uitkomsten en conclusies zijn echter reeds voldoende vastgesteld. De onderzoeken zullen - tezamen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de resultaten uit het participatietraject- openbaar zijn en op onze website voor eenieder beschikbaar worden gesteld nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over het voorstel dat zij aan Provinciale Staten willen voorleggen over het project Toekomst N201. Dit is naar verwachting eind september 2020. Vervolgens zullen Provinciale Staten naar verwachting op 11 november 2020 een besluit nemen op basis van dit voorstel.
	223		Accent ligt op doorstroming en flankerende thema's zijn ondergeschikt, te denken valt aan: -ontsluiting Vinkeveen -verminderen overlast geluid en fijnstof -kruisingen ringvaarten goed voor recreatie	Bij de studie is gekeken naar de effecten op leefbaarheid en doorstroming en bereikbaarheid, zowel per knelpunt als integraal. In algemene zin is gezocht naar een betere doorstroming zonder dat oplossingen een verkeersaantrekkende werking hebben. Daarnaast zullen op diverse hotspots geluidwerende voorzieningen worden getroffen. De kruisingen met de ringvaarten worden door de plannen niet gewijzigd.

	224		Vindt kosten-baten afweging om geen kort aquaduct aan te leggen onjuist. Er ligt een deugdelijk zandpakket dat een goed fundatie borgt	De kosten-batenanalyse is veel breder opgezet dan alleen fundatie. De impact op de omgeving is tijdens uitvoering groot. Daarnaast zijn de kosten hoog. De lengte van het aquaduct kan misschien kort zijn, de lengte van de totale doorgang zal lang zijn vanwege de diepte en vereiste hoogte van het aquaduct. De kosten lopen hierdoor hoog op. Ook is er nog geen grondonderzoek geweest, wij kunnen daarom nog geen uitspraken doen over een al dan niet aanwezig deugdelijk zandpakket.
	225		Legt toetsingscriteria In Vinkeveen nog eens voor: -ontsluiting Vinkeveen -Ruimtebeslag in Vinkeveen -Geluidhinder -Luchtverontreiniging -Fietsroutes -Vinkeveen als recreatief centrum -Openbaar vervoer -Natuurgebieden verbinden -Doorstroming N201 gaat ten koste lokaal verkeer	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
	226		Er is wel degelijk veel doorgaand verkeer op de N201 op de trajecten A4-A2 en A27-A2.	Er is op de N201 voornamelijk verkeer dat zijn herkomst of bestemming langs de N201 heeft, en waarvan een deel richting A9 of A2 rijdt. Meer dan driekwart van de vrachtwagens uit Noord-Holland (bloemenveiling, Schiphol) kiest echter voor omrijden via de route via de A9 en A2. Het restant dat vanaf Noord-Holland de N201 in Utrecht oprijdt heeft voor ongeveer de helft een bestemming langs de N201. Een provinciale weg zoals de N201 is bedoeld voor verkeer dat zijn herkomst en bestemming langs de N201 heeft en van of naar de aansluitende snelwegen A9 en A2 rijdt. Dit kan worden aangeduid als doorgaand verkeer, maar zeker niet als sluipverkeer. Sluipverkeer is ongewenst verkeer als gevolg van congestie elders. Dat doet zich alleen voor als er elders in het wegennetwerk file of calamiteiten zijn. Er is via verkeersmodellen onderzocht of het aanpakken van knelpunten op de N201 extra verkeer aantrekt (waaronder sluipverkeer) en dat is niet het geval.
59	227	Loenersloot Bewoner	Wat heeft het voor nut het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal 4-baans te maken, de brug blijft immers 2x1 rijstroken	Het vergroten van de wegcapaciteit tot aan de brug leidt tot een sterke verbetering van de doorstroming, ook als de huidige brug ongewijzigd blijft met 2x1 rijstroken. Dit is vastgesteld met een integraal verkeersmodel op basis van actuele telcijfers en met referentiepunt de verkeerssituatie in 2030.
	228		Ritsen voor de brug betekent meer geluidhinder en uitstoot fijnstof	De maatregelen leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit doordat de doorstroming verbetert. Doordat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot kunnen -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten

				de passage Loenersloot worden gehouden. Dit leidt tot minder luchtverontreiniging ter hoogte van Loenersloot. Daarnaast zullen ter hoogte van de Binnenweg aan de zuidzijde van de N201 geluidswerende voorzieningen worden getroffen.
	229		Een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en Demmerikse Brug is niet nodig, huidig tracé voldoet prima.	Deze nieuwe fietsroute is mede ingegeven om de huidige oversteken ter hoogte van de afritten te vermijden. Deze kosten wachttijd. Bij de aanleg en bewegwijzering zal bij de “keuzelocaties” (keuze tussen de noordelijke en zuidelijke route) Loenersloot en Demmeriksebrug goede informatie aan de gebruikers moeten worden gegeven, zodat deze niet de gewenste aansluitingen richting noorden en zuiden (langs de A2) gaan missen. Hierdoor verbeteren de lokale en regionale fietsroutes.
60	230	Loenersloot Bewoner	Pleit voor snelheidsbeperking t.h.v. Loenersloot, argumenten zijn dezelfde als bij Vreeland.	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug. Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	231		Waardeert de erkenning van de overlast en leest dat aan een geluidscherm bij de Binnenweg gedacht wordt. Dit is te vaag: het moet gewoon in het plan opgenomen worden	Mede op basis van de ingekomen reacties hebben wij in de plannen Toekomst N201 opgenomen dat er bij de Binnenweg geluidsreducerende maatregelen worden genomen.
	232		Uit de kaarten wordt niet duidelijk of het nieuwe fietspad aan de zuidzijde van de N201 in de plannen is opgenomen. Wil hier op kunnen reageren als de plannen duidelijker zijn.	Een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en de Demmerikse brug is in de plannen opgenomen. U kunt dit zien op de kaarten onder het tabblad “Kansen: OV en Fiets” onder het kaartblad Vinkeveen-Loenersloot. De aansluiting van het fietspad bij Loenersloot en Demmerikse brug is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.
61	233	Loenersloot Bewoner	Heeft bezwaar tegen een vierbaansweg vanaf de A2. Dit wijkt af van eerdere plannen. Dat trekt verkeer aan en levert meer overlast op.	Op basis van het uitgangspunt het huidige wegprofiel 2x1 rijbaan zoveel mogelijk te behouden hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is

			<p>vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht.</p> <p>Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de plannen Toekomst niet of nauwelijks leiden tot extra verkeer.</p>
	234	Op de Rijksstraatweg is het nu al onveilig en wordt te hard gereden, dit wordt erger met de plannen N201	<p>De Rijksstraatweg is in eigendom en beheer van de gemeente Stichtse Vecht en valt buiten de reikwijdte van de plannen Toekomst N201. Wij zullen uw klacht aan de gemeente doorgeven. Wat betreft het verkeersaanbod van en naar de Rijksstraatweg zal er -buiten de aansluiting op de N201 zelf- door de plannen weinig veranderen op de Rijksstraatweg</p>
	235	Begrijpt niet dat geen 60-kilometer zone bij Loenersloot komt, en wel bij Vreeland.	<p>In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug.</p> <p>Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.</p>

62	236	't Sluisje Bewoner	Pleit voor maatregelen ter hoogte van 't Sluisje. Bewoners ervaren veel overlast, met name optrekkend verkeer na passage snelheidscamera	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen op de "hotspots" (waaronder locatie 't Sluisje) passend en effectief zijn.
	237		Pleit voor een geluidscherm zoals de whiswall	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen op de "hotspots" (waaronder locatie 't Sluisje) passend en effectief zijn.
	238		Trek de 50-kilometerzone langs Vreeland door tot na 't Sluisje.	Wij zullen deze wens doorgeven aan en bespreken met de wegbeheerder, de provincie Noord-Holland. De weg ligt ter hoogte van 't Sluisje buiten de bebouwde kom en is ingericht als provinciale weg met een wegprofiel dat past bij max. 80 km/uur. Inrichting als max. 50 km/uur ligt hier niet direct voor de hand
	239		Gebruik naast deze maatregelen geluidswerend asfalt, maar als de toplaag eerder onderhoud nodig heeft doe het dan eerder	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken welke maatregelen op de "hotspots" (waaronder locatie 't Sluisje) passend en effectief zijn. Indien vastgestelde maatregelen bij regulier (groot) onderhoud kunnen worden meegenomen zal dat worden gedaan, zoals wij dat zullen doen door het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op de N201 tussen de kruising met de N212 en de Herenweg.
63	240	Loenersloot Bewoner	Is boos en teleurgesteld over de plannen Toekomst N201. Met de inbreng van bewoners is niets gedaan en niet alle vragen zijn beantwoord.	Alle ingekomen reacties in het kader van de twee ontwerpdeliers zijn beantwoord in de Q&A-lijsten en de lijsten met alle ingekomen reacties. Zoals blijkt uit de presentatie van de plannen zal de leefbaarheid bij Loenersloot - met name voor de Binnenweg en het Angstelpad- verbeteren door een betere doorstroming en het nemen van passende maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen. Tenslotte zullen wij mede op basis van de ingekomen reacties onderzoeken of het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	241		Waarom kunnen wij geen 50 km krijgen door ons dorp zoals ze in Vreeland wel gaat gebeuren?	In de plannen en opdracht Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. De situaties op de N201 ter hoogte van Vreeland en Loenersloot zijn niet gelijk. Bij Vreeland is reeds sinds lange tijd sprake van een maximum snelheid van 60 km/uur en is de verlaging slechts 10 km/uur en is er sprake van geluidsoverlast door de passage over de Vechtbrug. Niettemin zijn wij het met u eens dat de overlast bij Loenersloot groot is. Met name de huizen aan de Binnenweg kennen een zware geluidsbelasting. Daarom zullen wij (hoewel wettelijk niet noodzakelijk) in de plannen maatregelen opnemen om de geluidshinder bij de Binnenweg te verminderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidswerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N201. Daarnaast zullen wij in het kader van het provincie brede netwerkonderzoek naar snelheid, onderzoeken of

				het invoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op het tracé tussen de kruispunten met de N402 en Loenersloot haalbaar is. Daarbij wordt onder meer gekeken welke effecten dit heeft op het provincie netwerk en de leefbaarheid.
	242		Waarom hier geen nulmeting? In Maarsbergen werd er zelfs dubbel gemeten	Er zijn officieel vastgestelde modellen waarmee gerekend wordt. Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Lokale omstandigheden, weer- en seizoensinvloeden metingen kunnen de meetresultaten beïnvloeden en blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten. De overheid is nadrukkelijk niet verplicht om naast deze modelmatige berekeningen feitelijke metingen te verrichten. Eventuele maatregelen zullen te allen tijde worden gebaseerd en berekend op basis van de vastgestelde modellen. Een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven modelmatige modellen.
	243		Waarom wordt gesteld dat de geluidsbelasting van de A2, het spoor en het Amsterdam Rijnkanaal niet meegerekend kan worden en zou dit buiten jullie bereik vallen?	Deze overlast valt buiten de scope van het project en buiten de invloedssfeer van de provincie Utrecht. Wij streven naar een verbetering van de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. De effecten van de maatregelen zijn in beeld gebracht in de impactstudies. Voor wat betreft de situatie bij Loenersloot geven deze onderzoeken aan dat de voorkeursvariant leidt tot een positief effect op luchtkwaliteit, een licht positief tot neutraal effect op geluidsoverlast, een neutraal effect op landschap en tot een negatief effect op het gebied van natuur en klimaat. Deze scores kunnen verbeterd worden door het treffen van aanvullende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld geluidsreducerende maatregelen en verlaging van de maximum snelheid. De maatregelen leiden op een aantal aspecten tot meer hinder, op een aantal aspect tot minder hinder. Aanvullende maatregelen kunnen deze scores verder verbeteren. De keuze komen tot stand door een integrale afweging van alle aspecten op het gebied van leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid. De definitieve afweging en keuze wordt gemaakt door Provinciale Staten.
	244		De geluidsbelasting is disproportioneel waarom gaan jullie dan maatregelen nemen die dit extra verhogen?	De geluidsbelasting ter hoogte van de Binnenweg is erg hoog. Het onderzoek naar de effecten voor geluid geven aan dat de plannen Toekomst N201 een licht positieve tot neutrale impact hebben voor Loenersloot. Wij gaan maatregelen nemen door het treffen van geluidsreducerende voorzieningen en onderzoeken of de maximum snelheid verlaagd kan worden tot 60 km/uur.



245		Waarom pas na de kruising( vanaf de A2 naar de brug)ritsen hierdoor krijgen wij (Loenersloot)daar extra luchtverontreiniging en een hele brede oversteek?	<p>Op basis van het uitgangspunt om alleen bij de kruispunten te verdubbelen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.</p>
246		Waarom een extra fietspad vanaf de Binnenweg naar de Demmerikse brug terwijl er een prima fietspad aan de noordzijde van de N201 ligt en er een hele gevaarlijke kruising bij de fietstunnel gaat ontstaan?	Deze nieuwe fietsroute is mede ingegeven om de huidige oversteken ter hoogte van de afritten te vermijden. Deze kosten wachttijd. Bij de aanleg en bewegwijzering zal bij de "keuzelocaties" (keuze tussen de noordelijke en zuidelijke route) Loenersloot en Demmeriksebrug goede informatie aan de gebruikers moeten worden gegeven, zodat deze niet de gewenste aansluitingen richting noorden en zuiden (langs de A2) gaan missen. Hierdoor verbeteren de locale en regionale fietsroutes. De aansluitingen op het onderliggend wegennet en de fietsroute door de fietstunnel worden in het vervolg in detail uitgewerkt.
247		Waarom geen duidelijke tekening hoe dat extra fietspad precies komt te liggen?	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit is gebruikelijk bij een ontwerpproces waarbij er "van grof naar fijn" wordt gewerkt en laat onverlet dat het fietspad en de aansluitingen moeten voldoen aan de gebruikelijke ontwerpeisen op het gebied van veiligheid. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.
248		Hoe denkt de provincie dat de fietsers vanaf de Binnenweg over de Angstel komen? Vliegen? Een hele hoge fietsbrug moeten i.v.m boten die er onderdoor moeten?	De aansluiting van het fietspad is in deze fase nog niet in detail uitgewerkt. Dit kan bij de verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden. Bij het bepalen van de hoogte van de fietsbrug zal rekening worden gehouden met de vereiste doorvaarthoogten.
249		Waarom word er wel geld besteed aan een extra (overbodig) fietspad en niet aan een nulmeting?	In de beantwoording van diverse reacties is aangegeven dat een additionele meting kan worden verricht naar geluid en luchtkwaliteit kort voor de uitvoering en na de realisatie, maar zo'n meting legt geen directe relatie met de voorgeschreven

				modelmatige modellen. Kortom, een nulmeting is wel mogelijk maar niet noodzakelijk.
	250		Waarom ineens 4 banen vanaf/naar de A2? (terwijl dit niet in uw opdracht stond)	<p>Op basis van het uitgangspunt het huidige wegprofiel met 2x1 rijbanen hebben wij het afgelopen jaar oplossingen voor de knelpunten bij de A2 en Loenersloot uitgewerkt en laten zien waarbij de opstelruimte bij de kruisingen is vergroot. Dit komt neer op een verbreding van de weg op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal over een lengte van ca. 800 meter (ca. 300 meter bij de A2 en ca. 500 meter ter hoogte van Loenersloot). Een kort tracé van ca. 200 meter zou het huidige profiel van 2x1 rijbaan behouden.</p> <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het de voorkeur heeft ook dit korte tracé te verbreden. Dit leidt tot minder weefbewegingen, komt de verkeersveiligheid ten goede en is beter voor de doorstroming. Bijkomend voordeel is dat de opstelruimte tussen de A2 en Loenersloot wordt vergroot, waardoor -in combinatie met een zorgvuldige regeling van de verkeerslichten- in geval van file de wachtende rijen auto's zoveel mogelijk buiten de passage Loenersloot kunnen worden gehouden. Dit leidt tot een betere doorstroming langs Loenersloot en daarmee ook tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De opdracht Toekomst N201 daagt uit om leefbaarheid en doorstroming integraal af te wegen. Het verlengen van de verbreding met ca. 200 meter leidt op beide punten tot een verbetering en dit past daarom binnen de opdracht.</p>
	251		Welke geluidsreducerende maatregelen worden bij Loenersloot genomen?	Er worden geluidsreducerende maatregelen genomen langs de zuidzijde in verband met de zware geluidsbelasting van de Binnenweg. Dit zal bij de verdere uitwerking bepaald worden, waarbij gedacht kan worden aan geluidschermen en/of stil asfalt. Daarnaast zal worden onderzocht of het verlagen van de maximum snelheid tot 60 km/uur op het tracé N402-Loenersloot mogelijk is.
	252		Hoe lang gaat de wachttijd bij de verkeerslichten worden om de N201 op en af te komen?	Bij het ontwerp van de verkeerslichten wordt uitgegaan van de norm dat het verkeer in een maximale cyclus van 120 seconden al het verkeer verwerkt. Een gemiddelde wachttijd voor de zijweg zal daarbij ongeveer 60 seconden zijn.
	253		Wanneer wordt het de alternatieve variant? Wie beslist dit?	De plannen Toekomst N201 omvatten voorstellen in de vorm van een voorkeursvariant en -bij een aantal knelpunten en/of locatie- een alternatief. Provinciale Staten van de provincie beslissen over de keuze van de maatregelen en het daarbij behorende budget.
	254		Wanneer word het bekend welke variant het wordt?	Volgens de huidige planning zullen Provinciale Staten op 11 november 2020 een besluit nemen.
	255		Wanneer krijgen wij antwoord op onze vragen?	Begin juni 2020

	256		Waarom mogen wij alleen nog maar vragen stellen?	Omdat met het tweede ontwerpatelier het verzamelen van ideeën is afgerond. Uiteraard houdt het gesprek niet op na de presentatie van de plannen Toekomst N201 op 28 april 2020.
64	257	Loenen Bewoner	Verbreden van het tracé A2-brug over Amsterdam Rijnkanaal zal het fileprobleem alleen verplaatsen	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Het klopt dat het wegennetwerk in deze omgeving zwaar wordt belast, en dat er soms nieuwe knelpunten ontstaan. Met de maatregelen worden wel de files bij de passage langs Loenersloot sterk verminderd.
	258		Pleit voor herstel van de fietsroute aan de noordzijde van de N201 tussen Vreeland en Loenersloot. Nu worden we gedwongen via bochten en tunneltje Binnenweg naar de overkant te komen richting Baambrugge en Vinkeveen. Omslachtig en tijdrovend met kruising van autoverkeer. Betrokkene rijdt in een lang model fiets (velomobiel) en kan de bochten niet in één keer halen	Bij het vervangen van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is het fietspad aan de noordzijde komen te vervallen. Er zijn geen beloftes gedaan om dit terug te brengen en er is een nieuwe tweezijdige fietsverbinding aan de zuidzijde gerealiseerd. Het fietspad aan de noordzijde zal niet worden teruggebracht. Nog afgezien van de vereiste toestemming van de eigenaar-beheerder van de brug is het kostbaar terwijl aan de zuidzijde een goed en veilig tweezijdig fietspad ligt. Het terugbrengen van de passage bij het verkeerslicht bij Loenersloot over de Rijksweg gaat ten koste van de veiligheid (er ligt een veilige passage in de vorm van een fietstunnel) en doorstroming. Voor wat betreft de vormgeving van de fietsroutes in de nieuwe situatie zullen wij bezien of het mogelijk is rekening te houden met een lang model fiets (velomobiel), maar kunnen niet beloven dat dit in alle gevallen lukt.
65	259	Mijdrecht Bedrijf	Stelt diverse vragen over het project en bedrijfsvoering	Beantwoording van deze reactie heeft in overleg rechtstreeks per email plaatsgevonden