

Bijlage 4

Memorandum Participatie



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Provincie Utrecht – Toekomst N201
Memorandum participatie (fase 2)

22 juni 2020



Verantwoording

Titel	Provincie Utrecht – Toekomst N201 Memorandum participatie (fase 2)
Opdrachtgever	Provincie Utrecht
Projectmanager	Bart van Genugten
Auteur(s)	Elza van der Meer, Dirk Sjoerdsma
Tweede lezer	Dirk Sjoerdsma, Bart van Genugten
Projectnummer	1266400
Aantal pagina's	38
Datum	22 juni 2020
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com



Inhoud

1	Algemeen	5
1.1	Aanleiding project.....	5
1.2	Terugblik fase 1.....	5
1.3	Proces fase 2	6
1.4	Doorkijk vervolg.....	8
1.5	Beschrijving varianten en alternatieven	8
1.5.1	Knelpunt 1: Mijdrecht	8
1.5.2	Knelpunt 2: N212	10
1.5.3	Knelpunt 3: aansluiting A2	11
1.5.4	Knelpunt 4: Loenersloot.....	13
1.5.5	Knelpunt 5: N402	14
1.5.6	Knelpunt 6: Vreeland - Singel	16
1.5.7	Knelpunt 7: Vreeland - Raadhuislaan	18
1.5.8	Knelpunt 8: N196	18
1.5.9	Bouwsteen A: Passage Vinkeveen	19
1.5.10	Bouwsteen B: Demmerikse Brug	20
1.5.11	Bouwsteen C: Passage Brug Vreeland.....	21
1.6	Leeswijzer	22
2	Samenvatting doorlopen omgevingsproces	23
2.1	Uitgangspunten participatie.....	23
2.2	Participatietraject in 2017 en 2018.....	24
2.3	Enquête in 2018	24
2.4	Presentatie basis ontwerpen.....	24
2.5	Presentatie integrale ontwerpen	25
2.6	Publicatie keuzes en plannen Toekomst N201	25
2.7	Afstemming (lokale) overheden	26
2.8	Digitale brievenbus (doorlopend)	27
2.9	Persoonlijk gesprek.....	27
3	Samenvatting ontvangen vragen vanuit omgeving en antwoorden.....	28
3.1	Eerste serie ontwerpateliers.....	28



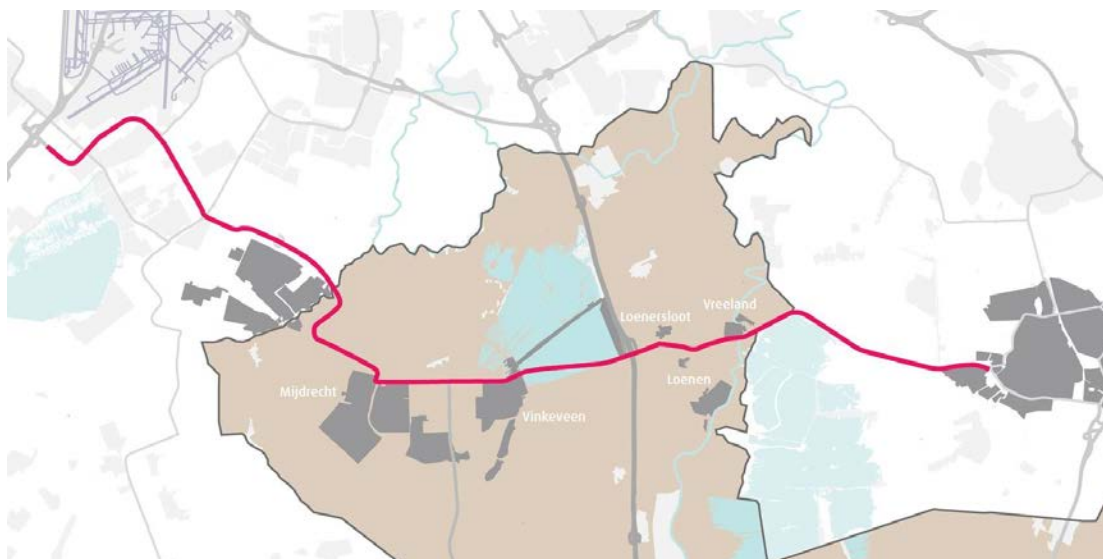
3.1.1	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vreeland - 4 juli 2019	28
3.1.2	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Mijdrecht - 8 juli 2019	29
3.1.3	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Loenersloot - 9 juli 2019	29
3.1.4	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vinkeveen - 11 juli 2019	30
3.2	Tweede serie ontwerpateliers	31
3.2.1	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Mijdrecht - 25 november 2019	31
3.2.2	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vinkeveen - 28 november 2019	32
3.2.3	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vreeland - 2 december 2019	33
3.2.4	Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Loenersloot - 3 december 2019	33
3.3	Reacties op de publicatie keuzes en plannen Toekomst (mei 2020)	34
3.4	Q&A	35
3.5	Samenvatting en beantwoording naar aanleiding van ontwerpatelier 1	36
4	Conclusie	37
Bijlage 1	Weergave Q&A eerste ontwerpatelier (oktober 2019)	
Bijlage 2	Samenvatting Q&A eerste ontwerpatelier (oktober 2019)	
Bijlage 3	Weergave Q&A tweede ontwerpatelier (december 2019)	
Bijlage 4	Samenvatting Q&A tweede ontwerpatelier (december 2019)	
Bijlage 5	Weergave reacties na publicatie (april 2020)	
Bijlage 6	Samenvatting reacties na publicatie (april 2020)	

1 Algemeen

De provinciale weg N201 is al jaren het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie Utrecht. Vandaar dat door Provincie Utrecht is besloten om het programma 'Toekomst N201' op te starten. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en alle toekomstige en reeds al lopende projecten te coördineren vanuit het programma. In dit memorandum is een samenvatting van het participatieproces beschreven.

1.1 Aanleiding project

De provinciale weg N201 kent al jaren grote doorstromingsproblemen op verschillende wegvakken. Het is daarmee een van de grootste doorstromingsknelpunten in de provincie Utrecht. Dit heeft te maken met de groei van de mobiliteit en de ruimtelijke en economische activiteiten in het invloedsgebied van deze weg. De Provincie Utrecht blijft de komende jaren inzetten op het maximaliseren van de capaciteit en doorstroming en het behoud en verbeteren van de leefbaarheid op en bij de N201. Vandaar dat Provincie Utrecht heeft besloten om het programma 'Toekomst N201' op te starten. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken en alle toekomstige en al lopende projecten te coördineren vanuit het programma.



Figuur 1.1 Tracé N201 in de provincie Utrecht

De N201 loopt van Zandvoort tot Hilversum. Het Utrechtse deel is 16,3 kilometer lang en loopt vanaf het aquaduct bij Amstelhoek tot net voorbij Vreeland.

1.2 Terugblik fase 1

Op 30 mei 2017 hebben Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Utrecht besloten om het programma 'Toekomst N201' op te starten. Dit om de toekomstbestendigheid van de N201 te onderzoeken. Het doel daarbij was om maatregelen aan te dragen om de bereikbaarheid/doorstroming te verbeteren en daarbij de leefbaarheid te behouden en/of te



versterken. Hierop zijn in fase 1 vier denkrichtingen getoetst. Van de vier denkrichtingen zijn schetsontwerpen gemaakt, kosten in beeld gebracht en is de impact bepaald op de (milieu)thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap.

Op basis van deze inzichten heeft GS een voorstel voorgelegd aan PS. Dit voorstel is inclusief amendement door PS op 18 februari 2019 overgenomen. Het besluit van PS komt neer op het overnemen van denkrichting 3 als voorkeursvariant. Hiermee is fase 1 afgesloten en gaat het onderzoek door in fase 2. In fase 2 wordt de voorkeursvariant verder onderzocht en getoetst op een aantal specifiek benoemde locaties, thema's en aspecten. Deze voorkeursvariant betreft het handhaven van de huidige situatie met 1x2 rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/u, waarbij onderzoek wordt gedaan naar de mogelijke oplossingen voor de knelpunten, de bouwstenen en de aanbevelingen om zo te komen tot één of meerdere voorkeursvarianten. Aanvullend hebben PS de trechtering zoals op 19 juni 2018 benoemd door GS aangepast: Fase 2 (uitvoeringsbesluit eind 2019) is door PS in twee delen geknipt:

- Fase 2 - mogelijke varianten voor de aanpak van de knelpunten worden uitgewerkt en doorgerekend met het verkeersmodel en beoordeeld op kosteneffectiviteit en impact op doorstroming, natuur en landschap, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en klimaat, als basis voor de keuze van integrale voorkeursvarianten en een adaptieve fasering daarin. Tevens worden hierin de bouwstenen en aanbevelingen betrokken
- Voorbereidingsfase- het uitwerken van één (of meerdere) integrale voorkeursvarianten naar een uitvoeringsbesluit met dekkingsvoorstel in een adaptieve aanpak

1.3 Proces fase 2

In fase 2 gaat Provincie Utrecht nader studeren op de knelpunten en bouwstenen. Het doel van fase 2 is een besluit tot één (of meerdere) integrale voorkeursvariant(en) voor het gehele tracé van de N201 in de provincie Utrecht. Daarbij bestaat de mogelijkheid om in het besluit een volgorde voor de realisatie op te nemen door middel van verschillende adaptieve uitwerkingen (planning uitvoering) van het schetsontwerp. Op deze manier kan de politiek bepalen in welk tijdspad bepaalde kosten en ingrepen worden gedaan. Afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt, wordt bepaald wat er vervolgens wordt uitgewerkt.

De omgeving is betrokken via ontwerpateliers. Deze zijn verdeeld over de deelgebieden 1) Mijdrecht t/m N212, 2) Vinkeveen, 3) A2 t/m Loenersloot en 4) Vreeland. De gemeentes in het gebied, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat zijn vertegenwoordigd in een ambtelijke regiegroep en bestuurlijke stuurgroep.

Voor het hele tracé wordt er gekeken naar mogelijkheden om de positie van de fiets en het openbaar vervoer te verbeteren. Deze ambities passen bij het beleid van de provincie Utrecht. In de notities 'bouwsteen openbaar vervoer' en 'bouwsteen fiets' wordt nadrukkelijk ingegaan op mogelijke maatregelen om de structuur voor deze vervoerwijzen te verbeteren.



De volgende stappen worden doorlopen in fase 2. Stappen 1 t/m 9 hebben reeds plaatsgevonden.

1. Bepalen varianten per knelpunt en bouwsteen

In een specialistensessie (8 mei 2019) hebben de kernteams en specialisten van provincie Utrecht en Tauw-Goudappel Coffeng de problematiek per knelpunt en bouwsteen besproken en daarvoor oplossingen bedacht. Deze zijn gekozen vanuit de twee hoofddoelen van het project (verbeteren leefbaarheid en verbeteren doorstroming) en vanuit de belemmeringen en kansen vanuit de thema's landschap, natuur, luchtkwaliteit, geluid en verkeer.

In de sessie zijn ook varianten besproken, die vervolgens zijn aangehouden, omdat de betreffende variant het probleem op een knelpunt te weinig oplost en/of te veel impact heeft op één of meerdere milieuthema's. Deze aangehouden varianten zijn samen met de argumentatie beschreven in Memorandum 'Aangehouden varianten (niet actief) bij knelpunten en bouwstenen N201'

2. Uitwerken gekozen varianten in schetsontwerpen

Voor ieder knelpunt en bouwsteen zijn maximaal twee tot drie haalbare en onderscheidende varianten uitgewerkt in een schetsontwerp en kostenraming

3. Toetsen van de impact van de varianten op bepalende milieuthema's

Op basis van het schetsontwerp, de informatie uit fase 1 van het project (beleid, huidige situatie en autonome ontwikkelingen, informatie impact denkrichting 3) is van iedere variant de impact kwalitatief beschreven op landschap, natuur, klimaat, luchtkwaliteit, geluid en verkeer

4. Input omgeving - Ontwerpatelier 1

In een interactieve sessie zijn de varianten per knelpunt en bouwsteen voorgelegd aan de stakeholders. Per deelgebied zijn er twee ontwerpateliers gehouden (middag en avond) in juli 2019. Na de ontwerpateliers die gehouden zijn in begin juli is er in Mijdrecht nog een mini ontwerpatelier geweest na de tijd. In de ontwerpateliers kregen stakeholders de kans om aanvullende informatie te delen en hun mening te geven over de voorgestelde varianten. Op basis van deze input zijn enkele varianten aangehouden, zijn sommige varianten toegevoegd en zijn een aantal varianten gewijzigd.

5. Optimaliseren varianten

Op basis van de input uit ontwerpatelier 1, adviezen van de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep zijn de schetsontwerpen van de varianten geoptimaliseerd. Indien nodig werden de kostenramingen en de impact van de varianten op de thema's landschap, natuur, klimaat, luchtkwaliteit, geluid en verkeer hierop aangepast. Tevens is in deze fase GS en de commissie M&M geïnformeerd

6. Input omgeving – Ontwerpatelier 2

De geoptimaliseerde varianten en nieuwe varianten zijn voorzien van leefbaarheidsaspecten en voor reactie voorgelegd aan de stakeholders uit de omgeving. Per deelgebied vonden twee ontwerpateliers (middag en avond) plaats. Tijdens de ontwerpateliers lag de focus op leefbaarheid en is gekeken naar de integraliteit van het ontwerp. Samen met stakeholders is in 'specialistische sessies' gekeken naar de milieuthema's lucht, geluid, natuur, landschap en klimaat. In die sessies is per locatie besproken wat de impact van de voorgestelde varianten is op de leefomgeving. Daarnaast zijn belangstellenden geïnformeerd over de verdere



uitwerking van de bijgestelde ontwerpen van de knelpunten en bouwstenen. Specifieke aandacht was er voor ontwikkelingen op het gebied van OV en fiets. Op basis van de opgehaalde input tijdens de ontwerpateliers zijn enkele varianten gewijzigd, toegevoegd of aangehouden

7. Bepalen voorkeursvarianten per knelpunt en bouwsteen

Een trechtering heeft plaatsgevonden, waarin mede op basis van de opgehaalde informatie in de ontwerpateliers een onderbouwde keuze is gemaakt voor de voorkeursvarianten per knelpunt. Deze voorkeursvarianten zijn beschreven in paragraaf 1.5. Voor sommige knelpunten is daarnaast een alternatief op de voorkeursvariant. Deze zijn eveneens beschreven in paragraaf 1.5

8. Uitwerken voorkeursvarianten per knelpunt en bouwsteen

De gekozen voorkeursvarianten en eventuele alternatieven per knelpunt en bouwsteen zijn uitgewerkt in definitieve schetsontwerpen

9. Bepalen milieu impact en kosten van voorkeursvarianten per knelpunt en bouwsteen

Van deze voorkeursvarianten zijn de kostenramingen bepaald, de verkeerscijfers berekend en is de impact bepaald op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur, bodem en water, landschap, archeologie en cultuurhistorie en klimaat. Ook zijn gevolgen voor kabels en leidingen, vastgoed en vergunningen en procedures in beeld gebracht. Op basis hiervan wordt ook een voorstel voor een adaptieve aanpak opgesteld

10. Besluit door GS en PS tot voorkeursvariant

Kort na de ontwerpateliers (stap 6) is besloten om fase 2 en de voorbereidingsfase samen te voegen. Dit betekent dat de keuze van de voorkeursvariant, uitvoering en financiële dekking tegelijk zal plaatsvinden. Op basis van de informatie die verkregen wordt bij het bepalen van de milieu impact en kosten, de bespreking van de stukken in de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep, maken PS een keuze wat de voorkeursvariant per knelpunt en bouwsteen is en nemen zij een besluit over de uitvoering en financiële dekking voor de adaptieve aanpak van de N201

1.4 Doorkijk vervolg

Na fase 2 zal de voorbereiding van de uitvoering starten waarbij de plannen verder worden uitgewerkt en de wettelijke procedures en grondverwerving worden gestart.

1.5 Beschrijving varianten en alternatieven

1.5.1 Knelpunt 1: Mijdrecht

Problematiek

In de huidige situatie zijn er doorstromingsproblemen op de N201. Een beperkte capaciteit op het kruispunt is daar de oorzaak van. Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Alle bussen gaan bij het kruispunt Hofland de kern van Mijdrecht in (en vice versa). Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Aan de westzijde van Mijdrecht loopt het fietspad aan de zuidzijde van de N201,

aan de oostzijde van Mijdrecht is dit aan de noordzijde. Fietzers die de N201 vervolgen moeten oversteken.

Voorkeursvariant

1H: korte bocht: twee aansluitingen met parallelweg en één flauwe bocht

- De bocht bij Mijdrecht wordt afgesneden waarbij het gedeelte van de N201 dat nu direct langs de kom loopt (richting kruispunt met Hofland). De verlegde N201 loopt vanuit de westzijde rechtdoor, achter het tankstation langs. De weg kruist het Waverveensepad, krijgt een kruispunt in het verlengde van de Veenweg en sluit vervolgens aan de oostzijde voorbij de Veenweg weer aan op de huidige N201. De Veenweg krijgt twee kruispunten die dicht bij elkaar liggen en deze zijn met verkeerslichten geregeld
- Vergeleken met variant 1G krijgt variant 1H één flauwe bocht, doordat de N201 slechts om een gedeelte van de percelen heengaat, zodat er een rechte aansluiting ontstaat voorbij kruispunt Veenweg
- Er komt een tweezijdig, vrijliggend fietspad tussen de nieuwe kruisingen Veenweg en Hofland, zodat een doorgaande veilige fietsroute ontstaat. Fietzers kunnen de dorpskern Mijdrecht en de Veenweg bereiken middels de fietsoversteken over de N201 bij de nieuwe kruisingen
- Aan de noordzijde van de verlegde N201 komt een parallelweg te liggen die het Waverveense pad, de Waverveense Zijweg en de diverse kavels aan de noordzijde van de N201 ontsluit. Deze parallelweg is bereikbaar via het kruispunt Veenweg en sluit in het westen aan op het kruispunt met de N196 (huidige busbaan wordt hiervoor gebruikt)



Figuur 1.2. Visualisatie van voorkeursvariant 1H

Alternatief

1G: korte bocht: twee aansluitingen met parallelweg en twee flauwe bochten

- De bocht bij Mijdrecht wordt afgesneden waarbij het gedeelte van de N201 tussen het tankstation (ten noorden van de kruising bij Hofland) en de Veenweg (de zgn. bocht bij Mijdrecht) wordt verlegd naar de noordzijde (het 'afsnijden' van de bocht). De weg kruist het Waverveensepad, krijgt een kruispunt in het verlengde van de Veenweg en sluit vervolgens aan de oostzijde voorbij de Veenweg weer aan op de huidige N201. De Veenweg krijgt twee kruispunten die dicht bij elkaar liggen en deze zijn met verkeerslichten geregeld



- Deze weg gaat in dit alternatief om meerdere percelen heen en krijgt daarmee twee flauwe bochten in de weg
- Er komt een tweezijdig, vrijliggend fietspad tussen de nieuwe kruisingen Veenweg en Hofland, zodat een doorgaande veilige fietsroute ontstaat. Fietsers kunnen de dorpskern Mijdrecht en de Veenweg bereiken middels de fietsoversteken over de N201 bij de nieuwe kruisingen
- Aan de noordzijde van de verlegde N201 komt een parallelweg te liggen die het Waverveense pad, de Waverveense Zijweg en de diverse kavels aan de noordzijde van de N201 ontsluit. Deze parallelweg is bereikbaar via het kruispunt Veenweg en sluit in het westen aan op het kruispunt met de N196 (huidige busbaan wordt hiervoor gebruikt)



Figuur 1.3. Visualisatie van alternatief 1G

1.5.2 Knelpunt 2: N212

Problematiek

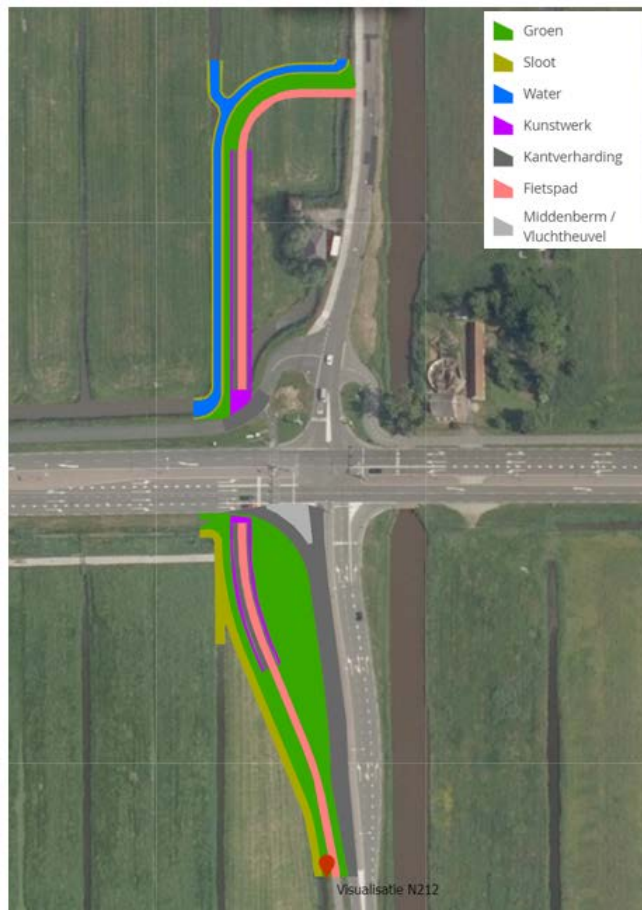
De verkeersstromen vanaf de N212 (zuiden) naar de N201 in de richting van Mijdrecht (westen) en vice versa zijn zwaar en leggen een fors beslag op de capaciteit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat in 2030 hier in de avondspits sprake is van een matige verkeersafwikkeling bij het huidige wegontwerp. Vanuit het oosten ontstaat soms te weinig ruimte op het linksafvak. Hierdoor blokkeert de wachtrij incidenteel één van de rechtdoorgaande rijbanen. Op dit punt passeren er geen bussen. Fietsers langs de N201 zitten op een noordelijke parallelweg en de N212 heeft een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde. In het beleid van de provincie hebben deze fietspaden een lage prioriteit.

Voorkeursvariant

2A: fietstunnel noord-zuid en bypass (vanaf westen naar zuiden)

Om het kruispunt te vereenvoudigen en meer capaciteit te bieden op het kruispunt komt de fietsoversteek over de N201 te vervallen en wordt een fietstunnel aan de westzijde van het kruispunt aangelegd. De tunnel loopt van noord naar zuid onder de N201 door. Voor variant 2A is vanwege de benodigde hellinglengten (maximaal 5 % voor fietsers) besloten de fietstunnel verder naar het westen aan te leggen waardoor deze achter het gebouw langs loopt om daar vervolgens aan te sluiten op de Hoofdweg. Hierdoor hoeft de parallelweg niet meer verplaatst te worden en blijft dus gehandhaafd zoals in de huidige situatie. Daarnaast wordt een bypass naar het zuiden

gerealiseerd vanuit de westzijde van de N201 in de richting van de N212. Het rechts afslaanende verkeer kan daardoor vrij afslaan en dat ontlast verder de verkeersregeling op het kruispunt. Vanuit Waverveen worden er twee opstelvakken aangelegd. Hierdoor neemt de capaciteit van de afwikkeling op het kruispunt toe.



Figuur 1.4. Visualisatie van voorkeursvariant 2A

1.5.3 Knelpunt 3: aansluiting A2

Problematiek

Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:

- Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201
- Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits
- Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis
- Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)
- De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien

bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.

Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt echter niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.

Voorkeursvariant

3I: Extra opstelruimte met aanpassingen

Deze variant is opgenomen op basis van inbreng tijdens het eerste ontwerpatelier. De opstelstroken worden zoveel mogelijk verlengd, zowel op de N201 vanuit Mijdrecht naar de A2 richting Amsterdam, als vanuit Loenersloot op de N201 naar de A2 in de richting Amsterdam. Daarnaast worden de samenvoegingsvakken op de N201 verlengd en wordt de rechtsaf strook op de uitvoeger van de A2 vanuit Utrecht verlengd. De oplossing bij dit knelpunt wordt in samenhang bekeken met de oplossing voor knelpunt 4.



Figuur 1.5: Visualisatie van voorkeursvariant 3I

1.5.4 Knelpunt 4: Loenersloot

Problematiek

De doorstroming op het kruispunt is slecht, het kruispunt is zwaar overbelast en dit neemt in de toekomst alleen nog maar toe. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.

Provinciale Staten heeft opdracht gegeven om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een treinstation bij Loenersloot (besluit PS d.d.18 februari 2019). Momenteel vindt onderzoek plaats naar de kansen voor een treinstation. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 gereed. Op basis hiervan kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk treinstation Loenersloot heeft op de plannen van het project Toekomst N201.

Voorkeursvariant

4A: Extra opstelstroken op het kruispunt

Deze variant omvat verbredening van de N201 naar twee doorgaande rijstroken per richting ter hoogte van het kruispunt. De uitbreiding vindt met name aan de noordkant plaats en niet aan de zuidkant, zodat de woningen aan de zuidzijde van de N201 zoveel mogelijk worden ontzien.



Figuur 1.6. Visualisatie van voorkeursvariant 4A.

Alternatief

4B: T-kruispunt met tunnel

De N201 krijgt twee doorgaande rijstroken in beide rijrichtingen, zoals in variant 4A. Aanvullend wordt de Binnenweg met een nieuwe tunnel aangesloten op de Rijksstraatweg. Dit begint vanaf de Binnenweg ter hoogte van de hoogspanningsverbinding. De weg steekt onder de N201 door (de N201 heeft op deze locatie al een verhoogde ligging, dus er hoeft geen volledige tunnel gerealiseerd te worden). De nieuwe weg loopt ten westen van de hoogspanningsverbinding door

en slaat schuin af naar de Rijksstraatweg om daar op aan te sluiten, ten noorden van het huidige kruispunt. Voor dit alternatief wordt nog onderzocht of twee kruispunten vlak achter elkaar realistisch zijn en niet voor meer doorstromingsproblemen zorgt op de Rijksstraatweg.



Figuur 1.7. Visualisatie van alternatief 4B.

1.5.5 Knelpunt 5: N402

Problematiek

De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2 in de ochtendspits. Eén rechtdoorgaande rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rechtdoorgaande rijstroken beschikbaar op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnemt. Een file die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt. Op de N402 gaat de busbaan over in een rijbaan voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een klein opstelvak en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.

Voorkeursvariant

5G: Huidig met 2x2, compact en busbaan doortrekken

Deze variant kent een beperkte verschuiving naar de noordzijde, zodat er een extra rijstrook van oost naar west gecreëerd wordt. Deze variant kent vrijwel geen verschuiving naar de noordzijde. Wel krijgt hiermee fiets en OV een betere plek in dit ontwerp.

- De resterende overhoeken kunnen gebruikt worden voor een groene inrichting, mede voor een ecologische verbinding oost-west
- In deze variant wordt eveneens een aparte busbaan aangelegd vanaf de zuidkant tot aan het kruispunt, zodat de bus vanaf Loenen makkelijker kan doorrijden

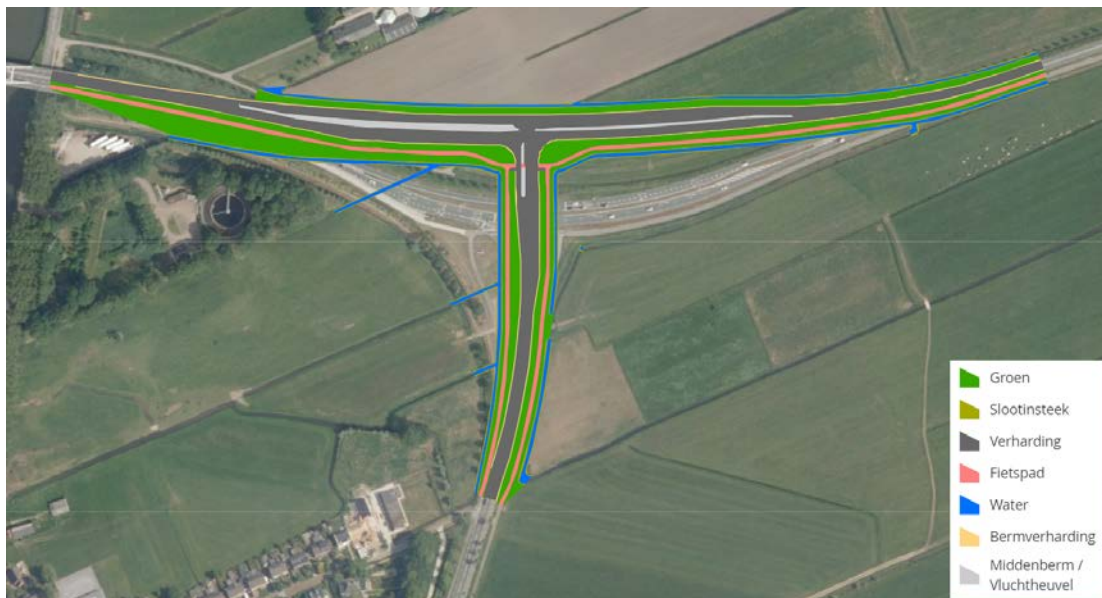


Figuur 1.8 Visualisatie van voorkeursvariant 5G

Alternatief

5A: Verschuiven en 2x2 reconstructie

- In dit alternatief wordt een tweede rechtdoorstrook aangelegd naast de huidige noordbaan. Ook wordt de bocht gestrekt en verder naar het noorden verplaatst, zodat een vloeiende rechte lijn gecreëerd wordt richting de brug
- Een aparte busbaan wordt aangelegd zodat de bus vanaf Loenen makkelijker kan doorrijden



Figuur 1.9. Visualisatie van alternatief 5A

1.5.6 Knelpunt 6: Vreeland - Singel

Problematiek

Op deze locatie ligt een omvangrijk kruispunt. Fietsers moeten een grote afstand overbruggen om het kruispunt over te steken. Hiervoor wordt met radardetectie extra groen licht gegeven aan de fietsers om met voldoende tijd veilig over te kunnen steken. De belasting van het kruispunt voor verkeer levert geen noodzaak op tot aanpassingen. Vanuit de zijrichtingen die aansluiten op de N201 komt relatief weinig verkeer. Het kruispunt kan nog veel groei in verkeersaanbod aan, zeker als het kruispunt versimpeld wordt. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in zowel de ochtend- als de avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de Vechtbrug.

Voorkeursvarianten

6E: Fietstunnel oostzijde

- De fietsoversteek die in de huidige situatie aan de westkant van het kruispunt zit vervalt, waardoor ook de onveilige oversteek voor fietsers op de Singel komt te vervallen. Er wordt een fietstunnel aangelegd aan de oostzijde van het kruispunt. Fietsers en voetgangers hoeven de het kruispunt N201 hierdoor niet meer over te steken
- Het fietspad wordt doorgetrokken langs de oostzijde van de Singel tot aan de Spoorlaan



Figuur 1.10. Visualisatie van voorkeursvariant 6E

6D: Wegprofiel 50 km/u

In deze variant wordt de snelheid tussen Vreeland en de Singel verlaagd naar 50 km/u. In deze variant wordt het wegprofiel aangepast om te voldoen aan de eisen van een 50 km/u weg. Er worden geen fysieke wijzigingen gedaan buiten de huidige weg.



Figuur 1.11: Visualisatie van voorkeursvariant 6D

Alternatief

6C: Fietsoversteek oostzijde

De fietsoversteek wordt verplaatst naar de oostzijde van het kruispunt Singel/N201. Er komt daarnaast langs de oostzijde van de Singel een fietspad dat aansluit op de Spoorlaan, waardoor de onveilige oversteek voor fietsers op de Singel komt te vervallen.



Figuur 1.12. Visualisatie van alternatief 6C



1.5.7 Knelpunt 7: Vreeland - Raadhuislaan

Problematiek

Zodra de brug opengaat in de avondspits ontstaat er file. In de huidige situatie is het verkeerslicht zo ingesteld dat het rechtdoorgaande verkeer minder vaak groen licht krijgt als de brug geopend is. Bij het kruispunt zijn geen fietsers toegestaan en is dus geen fietsoversteek aanwezig. De brug blijft in de ochtendspits dicht (tot 9.00 uur), waardoor er dan geen file ontstaat. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in zowel de ochtend- als de avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de brug over de Vecht. De doorstromingsproblemen bij het kruispunt Raadhuislaan/N201 komen voornamelijk voort uit het opengaan van de brug bij Vreeland (zie bouwsteen C). Uit het ontwerpatelier is gebleken dat de problemen bij knelpunt 7 minder worden door aanpassingen aan bouwsteen C. Daarom is besloten om dit kruispunt niet meer als knelpunt te beschouwen.

1.5.8 Knelpunt 8: N196

De afwikkeling van het kruispunt is niet goed, naar Mijdrecht toe ontstaat terugslag. Daarbij heeft de bus komend vanuit Mijdrecht een aparte busbaan, maar heeft dit gezien de verkeersafwikkeling geen toegevoegde waarde omdat de bus hier geen vertraging ondervindt en kan feitelijk met het verkeer meerijden op de hoofdrijbaan.

Voorkeursvariant

8A: herinrichting kruispunt N196

In deze variant wordt de busbaan omgebouwd tot een parallelweg. Deze buigt op ongeveer 200 meter voor het kruispunt met de N196 af en takt aan op de Tienboerenweg en vervolgens op het kruispunt met de N196. De route van het busverkeer wijzigt; waar de bus in de huidige situatie vanaf Mijdrecht over de busbaan rijdt, zal het busverkeer in de nieuwe situatie met het verkeer meerijden. De bushalte en het laatste stuk busbaan aan de noordzijde blijft wel behouden, zodat de bus apart in de verkeersregeling meegenomen wordt (in lijn met de huidige situatie). Tevens wordt de samenvoeger aan de zuidzijde vanaf Uithoorn in de richting van Mijdrecht verlengd om meer opstelruimte te creëren zodat minder snel terugslag ontstaat. Dit gebeurt binnen de huidige contouren van de weg.



Figuur 1.13. Visualisatie van voorkeursvariant 8A

1.5.9 Bouwsteen A: Passage Vinkeveen

Problematiek

De N201 doorsnijdt het dorp Vinkeveen en de bewoners ervaren overlast en geluidshinder. Hierdoor is er vanuit bewoners de oproep gedaan om een tunnel aan te leggen. In de huidige situatie zijn de invoegstroken op de N201 (vooral richting Mijdrecht) te kort. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarnaast beleeft men de N201 als barrière en als doorsnijding van het dorp. Er is geen probleem met de doorstroming op de N201 op dit punt. Wel leveren manoeuvres van vrachtwagens onveilige situaties op. Doorrijhoogte van het viaduct is 3,50 m. Incidenteel gebruiken vrachtwagens daarom vanuit de toe- en afrit van de N201 om het viaduct in de Herenweg te passeren. Dit geeft manoeuvrerend verkeer op de N201 en dat is extreem gevaarlijk. De geluidsbelasting is op enkele woningen langs de N201 boven de wettelijke norm. Daarnaast klagen meer bewoners in de omgeving van de N201 over geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. Op de Herenweg is er wel een probleem met de doorstroming en de hoogtebeperking.

Voorkeursvariant

A3: Verlengen toeritten + aanbrengen middengeleider

In deze situatie wordt de bestaande situatie aangepast. De invoegstroken in zowel oostelijke als westelijke richting worden verlengd. Ook wordt er een middengeleider geplaatst om het keren van bestel- en vrachtwagens op de N201 te voorkomen. Deze variant draagt voornamelijk bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid op de N201.



Figuur 1.14. Visualisatie van voorkeursvariant A3.

Alternatief

A2: Verdiepte ligging N201

De N201 wordt in dit alternatief verdiept aangelegd waardoor deze onder de Herenweg doorgaat. Dit is ruimtelijk gezien beter inpasbaar dan een (langere en dus ook veel duurdere) tunnel. De toe- en afritten worden aangesloten op de Herenweg en de toeritten worden verlengd.



Figuur 1.15. Visualisatie van alternatief A2

1.5.10 Bouwsteen B: Demmerikse Brug

Problematiek

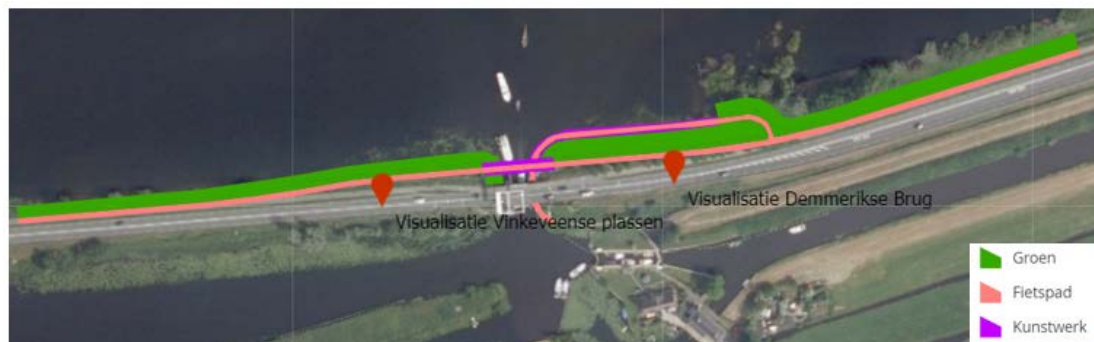
De brug zit tegen het einde van zijn levensduur aan en zal op termijn (binnen 10 jaar) vervangen moeten worden. De brug bij de Demmerikse sluis veroorzaakt file als de brug openstaat. Deze file kan in oostelijke richting de kruispunten bij de A2 blokkeren. De filevorming kan tot onveilige situaties leiden doordat weggebruikers plots op de file stuiten. Daarnaast nodigt het uitzicht op de Vinkeveense Plassen uit tot rondkijken, waardoor de snelheid afneemt op dit stuk van de N201. Gebruikers geven aan dat het fietspad dat onder de N201 doorloopt erg smal is. Officieel is dit

deel ook geen fietspad maar een voetpad. Dit geeft veiligheidsrisico's. Dit pad is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Het fietspad dat aan de noordzijde parallel langs de N201 loopt en de brug passeert fietst niet fijn en voelt onveilig, omdat het pal langs de drukke N201 loopt. De ophaalbrug heeft een smaller wegprofiel dan de rest van de N201.

Voorkeursvarianten

B3: Fietsbrug met fietspad zuid

- Deze variant bevat een losse fietsbrug naast de huidige brug waardoor de rijstroken verbreed kunnen worden en de fietsers een aparte brug hebben waar ze overheen fietsen. Aan de oostzijde van de brug wordt er een onderdoorgang gerealiseerd waardoor fietsers aan de zuidkant van de N201 hun weg vervolgen naar de Demmerikse sluis (zuidelijke richting) of naar het nieuwe fietspad aan de zuidkant van de N201 (oostelijke richting) naar Loenersloot
- Naar aanleiding van het eerste ontwerpatelier is ervoor gekozen deze variant als een aparte variant uit te werken
- Er wordt onderzocht of de aanpassing van de openingstijden van de brug in de spitsuren voordeel oplevert



Figuur 1.16. Visualisatie van voorkeursvariant B3

B5: Aanpassen openingstijden brug

Voor deze variant wordt onderzocht of de aanpassing van de openingstijden van de brug in de spitsuren voordeel oplevert.

1.5.11 Bouwsteen C: Passage Brug Vreeland

Problematiek

Er wordt geluidsoverlast ondervonden door omwonenden. Dit is met name geluid dat ontstaat wanneer auto's over de brugdelen rijden. De maximum snelheid op de N201 op dit weggedeelte is 60 km/u. De geluidbelasting is hoog bij de woningen naast de brug. Daarnaast zorgt de brug bij Vreeland ook voor files als de brug openstaat, zowel richting het kruispunt met de Raadhuislaan als met de Singel. Dit treedt met name op direct vóór en na de periode waarin de brug niet bediend wordt in de spitsen.



Voorkeursvariant

C3: Aanpassen openingstijden brug

Naar aanleiding van het eerste ontwerpatelier is deze variant opgenomen. Er wordt onderzocht of de aanpassing van de openingstijden van de brug in de spitsuren voordeel oplevert.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit memorandum bevat een samenvatting van het doorlopen omgevingsproces tot nu toe. Het geeft een beschrijving van de verschillende manieren waarmee stakeholders gedurende het proces zijn geïnformeerd over het project. Hoofdstuk 3 bevat een samenvattend overzicht van de ingekomen reacties met betrekking tot de knelpunten en bouwstenen. Hoofdstuk 4 bevat een conclusie waarin het doorlopen participatieproces wordt geëvalueerd.



2 Samenvatting doorlopen omgevingsproces

In het programma Toekomst N201 wordt van 'buiten naar binnen' gewerkt. Dat betekent dat veel verschillende stakeholders, omwonenden, belangenverenigingen en (lokale) overheden meedoen met het maken van een toekomstbeeld van de weg.

Hoofdstuk 2 van dit memorandum bevat een samenvatting van het doorlopen omgevingsproces tot nu toe. Het geeft een beschrijving van de verschillende manieren waarmee stakeholders, omwonenden, belangenverenigingen en (lokale) overheden gedurende het proces zijn geïnformeerd over het project. Hoofdstuk 3 bevat een samenvattend overzicht van de ingekomen reacties met betrekking tot de knelpunten en bouwstenen. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie over het doorlopen participatieproces.

Om te komen tot een goed eindresultaat is de omgeving vanaf het begin van het proces actief betrokken. Stakeholders zijn betrokken geweest bij de probleemanalyse en het verzamelen van ideeën en denkrichtingen voor oplossingen van de diverse knelpunten. De stakeholders hebben op verschillende momenten gelegenheid gehad om kennis te nemen van de problematiek en oplossingsrichtingen en actief hun ideeën in kunnen brengen op basis van de principes: Erkennen, Verrijken en Herkennen. De afstemming met en informeren van de (lokale) overheden heeft gelijktijdig plaatsgevonden door hun deelname in de ambtelijke regiegroep en bestuurlijke stuurgroep. De participatieve aanpak sluit aan bij het werken volgens de Omgevingswet en is voortgezet in deze integrale en gebiedsgerichte tracéstudie.

2.1 Uitgangspunten participatie

Het streven is dat alle stakeholders weten dat Provincie Utrecht zich inzet om te komen tot een visie waarin de inbreng van stakeholders en omwonenden terugkomt. De stakeholders zijn geïnformeerd over- en op de hoogte van de inhoud en de planning van het programma. Alle informatie over het programma is altijd vanuit één bron beschikbaar gesteld (via de website www.toekomstn201.nl). Er is zorgvuldig bewaakt dat de informatie eenduidig is en voor iedereen toegankelijk was. De meedenk- en inspraakmomenten zijn tijdig via diverse media gecommuniceerd, evenals eventuele afwijkingen van de planning en de benodigde aanpassingen in de Corona periode. Alle ontwerpen zijn via de website toegankelijk gemaakt evenals een overzicht van alle ingekomen reacties en antwoorden.

Aansluitend op het laatste Ontwerpatelier zijn de ontwerpen uitgewerkt en gecombineerd met de diverse onderzoeken. De uitwerking van de plannen is op 28 april 2020 via website en verschillende publicaties gepresenteerd. Een ieder heeft gedurende het gehele proces de gelegenheid gehad om te reageren en ideeën en suggesties in te dienen via brief of het speciaal daarvoor opengestelde mailadres toekomstN201@provincie-utrecht.nl.



Naast de reactie per mail of brief is aan stakeholders en omwonenden de mogelijkheid geboden om hun zorgen, bezwaren of ideeën over de toekomst van de N201, maar ook over zaken die hier indirect mee te maken hebben in een gesprek met de omgevingsmanager van het project kenbaar te maken.

Het gekozen proces van inspraak, reactie en participatie is aanvullend op de wettelijke inspraakprocedures. Inspraak op de plannen kan bij de behandeling in de Statencommissies en in latere fases na besluiten van Provinciale Staten conform de standaard regelgeving.

2.2 Participatietraject in 2017 en 2018

In 2017 en 2018 zijn voor gemeenten, bedrijven en organisaties (belangengroepen, wijk- en dorpsraden) in het gebied bijeenkomsten “Wikken en Wegen” georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten konden zij hun wensen en ideeën inbrengen voor een toekomstbestendige N201. Downloads van de documenten van de bijeenkomsten Wikken en Wegen zijn via een koppeling op de webpagina tot het voorjaar 2020 toegankelijk geweest.

2.3 Enquête in 2018

Tussen 9 augustus en 8 oktober 2018 konden gebruikers van de N201 een digitale enquête invullen. Deze gebruikers werden benaderd via social media (facebook) en/of een pop-up (google). Op die manier is een grote groep gebruikers bereikt die hun mening hebben gegeven. De enquête is ingevuld door 5422 personen. Downloads van de enquêteresultaten zijn via een koppeling op de webpagina tot het voorjaar 2020 toegankelijk geweest.

2.4 Presentatie basis ontwerpen

Er zijn twee series ontwerpateliers geweest. De eerste serie vond plaats in juli 2019 en de tweede serie in november/december 2019.

Op 4, 8, 9 en 11 juli 2019 waren de eerste ontwerpateliers voor stakeholders en omwonenden per deelgebied. Per deelgebied waren er twee ateliers (middag en avond) waar men vrij kon inlopen. Deze serie ateliers was hoofdzakelijk gericht op de verschillende verkeerskundige oplossingen voor de zeven knelpunten met per knelpunt de varianten en bouwstenen. De mogelijke oplossingen zijn aan de stakeholders voorgelegd en aan de hand van presentaties op schermen meer in detail besproken. Aanwezigen hebben op- en aanmerkingen gegeven op de knelpunten in het algemeen en gaven specifieke aanvullingen voor de nadere uitwerking van de ontwerpen. Daarnaast is er met aanwezigen gesproken over de kansen op het gebied van OV en de fiets.

Elk atelier is afgerond met een interactieve sessie (zgn. ontwerptafels) tussen de stakeholders. In deze interactieve sessie is men onderling in gesprek gegaan over de voor- en tegens van de diverse oplossingen. Op basis van de input uit de Ontwerpateliers en de opgehaalde reacties zijn enkele varianten aangehouden, zijn sommige varianten toegevoegd en zijn een aantal varianten gewijzigd. Zie hoofdstuk 3 voor een uitgebreidere beschrijving van de reacties uit de eerste serie Ontwerpateliers. De verslagen van de ontwerptafels zijn via een koppeling op de webpagina toegankelijk gemaakt.



2.5 Presentatie integrale ontwerpen

Op 26 en 28 november en op 2 en 3 december 2019 was er een tweede serie werkateliers voor stakeholders en omwonenden. Deze 2e serie van de Ontwerpateliers was hoofdzakelijk gericht op de integraliteit van het ontwerp. In de Ontwerpateliers zijn hiervoor sessies gehouden waarbij samen met stakeholders, omwonenden en specialisten is gekeken naar de milieuthema's geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat.

Tijdens de Ontwerpateliers zijn de, op basis van de reacties van het eerste ontwerpateliers (van juli 2019), nieuwe en/of bijgestelde schetsontwerpen gepresenteerd en is uitleg gegeven waarom bepaalde oplossingen niet verder zijn uitgewerkt (deze zijn opgenomen in de Memo aangehouden varianten). De nieuwe schetsontwerpen geven mogelijke oplossingen van de zeven knelpunten op de N201 tussen Amstelhoek en Vreeland en welke aanvullende maatregelen denkbaar zijn. Daarbij is ook aangegeven welke invloed de oplossingen hebben op de leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat). Op het gebied van OV en fiets zijn kansen getoond voor alternatieve routes en maatregelen.

Elk atelier is afgerond met een interactieve sessie (zgn. ontwerpafels) tussen de stakeholders. In deze interactieve gesprekssessie is per locatie besproken wat de impact is van de varianten op de leefomgeving. Dit richtte zich enkel op de knelpunten die op die dag centraal stonden. Aansluitend is het gesprek aangegaan met de aanwezigen over de ervaring en beleving van de huidige situatie en op welke wijze de varianten hier invloed op hebben. De verslagen van de interactieve gesprekssessies zijn via een koppeling op de webpagina toegankelijk gemaakt.

De belangrijkste conclusies uit de tweede serie Ontwerpateliers zijn:

- Er is een goede basis waarmee afwegingen gemaakt kunnen worden in de keuze voor de varianten (trechters)
- Keuzes voor de locaties Mijdrecht, Vinkeveen en Vreeland werden door een meerderheid van de aanwezigen gedragen, de keuzes voor de locatie Loenersloot niet
- Er is goed invulling gegeven aan het bevorderen van de betrokkenheid van bewoners

Zie hoofdstuk 3 voor een uitgebreidere beschrijving van de reacties uit de tweede serie Ontwerpateliers.

2.6 Publicatie keuzes en plannen Toekomst N201

Vanwege het coronavirus is de aanvankelijk geplande informatiebijeenkomst over de plannen 'Toekomst N201' niet doorgegaan. In plaats daarvan is er vanaf 28 april een uitgebreide presentatie van de plannen met overzicht van alle ontwerpen op kaart alsmede een uitgebreide lijst van veel gestelde vragen en antwoorden beschikbaar gesteld op de website www.toekomstN201.nl.



De plannen betreffen een voorkeursvariant met op enkele locaties alternatieven waarin alle onderzoeken en de reacties uit de voorgaande periode zijn meegenomen en verwerkt. Na publicatie van de voorkeursvariant en alternatieven op de website was er gelegenheid om tot en met 12 mei informatieve vragen te stellen via de mailbox N201@provincie-utrecht.nl. Ook deze ingekomen vragen en reacties zijn via de website in geanonimiseerde vorm beschikbaar gesteld en worden meegenomen en verwerkt in het voorstel aan Provinciale Staten, die naar verwachting in november 2020 het uiteindelijke besluit nemen over het plan.

In juni 2020 zal de Statencommissie Milieu en Mobiliteit de voortgang en gepresenteerde plannen Toekomst N201 bespreken. Stakeholders en omwonenden kunnen dan inspreken. In de zomerperiode zullen de plannen en laatste onderzoeken worden afgerond en verwerkt tot een voorstel. Eind september nemen eerst Gedeputeerde Staten een besluit over het voorstel om het plan uit te voeren. Vervolgens zal dit voorstel worden besproken in de Statencommissie, waarbij opnieuw stakeholders en omwonenden kunnen inspreken. Het finale besluit wordt vervolgens genomen door Provinciale Staten. Daarna worden de plannen verder in detail uitgewerkt. Dit zal naar verwachting medio 2021 gereed zijn. Daarna volgen er diverse procedures waarop bezwaren kunnen worden ingediend en zo mogelijk beroep kan worden aangetekend.

2.7 Afstemming (lokale) overheden

De Provincie Utrecht heeft bij voor een breed interactief participatietraject gekozen waarbij naast de inbreng van stakeholders en belanghebbenden ook een duidelijke rol voor de betrokken overheden is gekozen. Tijdens het gehele proces, van ontwikkelen van een toekomstbeeld tot en met de huidige keuze van voorkeursvarianten heeft er afstemming met de (lokale) overheden plaatsgevonden. De afstemming heeft vorm gekregen door direct overleg met de verschillende dorps- en gemeente raden en door hun deelname in de ambtelijke regiegroep en bestuurlijke Stuurgroep. In de bestuurlijke Stuurgroep zijn naast de provincie Utrecht de volgende partijen vertegenwoordigd: Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en de gemeenten Uithoorn, De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Wijdmeren en Hilversum. De stuurgroep is tweemaal bijeen geweest (op 25 september 2019 en 31 januari 2020) waarbij de voortgang, stand van zaken, dilemma's en de voorgestelde voorkeursvarianten en alternatieven zijn besproken. De ambtelijke regiegroep is driemaal bij elkaar geweest (op 26 juni 2019, 17 september 2019 en 23 januari 2020).

Er is een regulier ambtelijk overleg met de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat, waarbij de plannen worden besproken en waar nodig afgestemd. Op verzoek is er een toelichting gegeven op de plannen Toekomst N201 aan de gemeenteraden van De Ronde Venen (op 16 oktober 2019), Stichtse Vecht (op 14 januari 2020) en Uithoorn (op 15 januari 2020).

Tenslotte is er op diverse momenten rechtstreeks bestuurlijk contact geweest tussen de betrokken bestuurlijke partijen.



2.8 Digitale brievenbus (doorlopend)

Voor iedereen bestaat de mogelijkheid om ideeën en suggesties in te dienen via het speciaal daarvoor opengestelde mailadres toekomstN201@provincie-utrecht.nl. Alle reacties zijn en worden verzameld, voorzien van commentaar en betrokken bij de verdere besluitvorming.

2.9 Persoonlijk gesprek

Stakeholders en omwonenden zijn in gelegenheid gesteld om een afspraak te maken met de omgevingsmanager van het project. Tijdens een gesprek met de omgevingsmanager konden zij kenbaar maken wat hun zorgen, bezwaren of ideeën over de toekomst van de N201 zijn. Daarnaast konden zij ook hun zorgen, bezwaren of ideeën bespreken ten aanzien van zaken die indirect te maken hebben met de toekomst van de N201. Dit heeft bijgedragen aan het doel om een goed beeld te krijgen van wat er speelt in het gebied.

Er is vanaf mei 2019 geregeld overleg geweest met alle eigenaren en/of bedrijven die direct of indirect geraakt kunnen worden door de plannen Toekomst N201. De plannen en ontwikkelingen zijn met hen besproken en waar nodig en mogelijk is rekening gehouden met hun wensen en/of belangen.



3 Samenvatting ontvangen vragen vanuit omgeving en antwoorden

In dit hoofdstuk zijn de tijdens de ontwerpateliers en aansluitend ingediende reacties de meest frequent genoemde onderwerpen samengevat. De onderwerpen zijn per hoofdthema weergegeven.

Dit hoofdstuk is teruggebracht tot de hoofdlijnen van de reacties (impressie en samenvattingen). Uitgebreide samenvattingen worden opgenomen in de bijlagen. Het document met de samenvatting en beantwoording naar van vragen/opmerkingen naar aanleiding van ontwerpatelier 1 wordt als addendum genoemd en is in te zien bij navraag.

3.1 Eerste serie ontwerpateliers

De volgende sub-paragrafen bevatten de belangrijkste ingebrachte opmerkingen per Ontwerpatelier. Een weergave van de Q&A van de eerste serie Ontwerpateliers is te vinden in bijlage 1. Bijlage 2 bevat een samenvatting van deze reacties.

3.1.1 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vreeland - 4 juli 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Vreeland en de brug over de Vecht, het kruispunt met de N402 (knelpunt 5) en het kruispunt met de Singel (knelpunt 6) en het kruispunt Raadhuislaan (knelpunt 7).

De reacties van de bewoners betrof in hoofdlijnen onderstaande onderwerpen:

- *Openingstijden van de brug:* De brug bij Vreeland zorgt voor filevorming indien deze open gaat net na de spits. De spits loopt langer door en begint eerder
- *Verbreiding van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal:* Maatregelen hebben alleen nut als ook de capaciteit op de brug wordt vergroot
- *Aanleg van vrije busbanen op de kruispunten:* Voorgesteld is om bij het kruispunt van de N201 en de N402 een vrije baan (rechtsaf) aan te leggen voor busverkeer dat vanaf Loenen richting Vreeland/Hilversum rijdt
- *De (fiets)oversteek bij het kruispunt met de Singel is onveilig. De aanrijroute vanaf Vreeland is onveilig:* Fietzers moeten de Singel oversteken t.h.v. de inrit van het tankstation. Dit heeft al geleid tot ongevallen. De oversteek over de N201 kan niet in één keer. Men moet lang wachten. Een fietstunnel zou wenselijk zijn
- *De luchtkwaliteit en geluidsoverlast op de passage langs Vreeland is erg slecht:* Bewoners geven aan dat de geluidsoverlast bij de woningen en de school (tracé tussen Singel en brug en bij 't Sluisje) groot is. Ook wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit erg slecht is. Een aquaduct zou wenselijk zijn
- *Er wordt erg hard gereden:* Veel mensen houden zich niet aan de snelheidsbeperking van 60 km/u. De flietspalen staan niet voor niets in de top 10 van Nederland

3.1.2 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Mijdrecht - 8 juli 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Mijdrecht (knelpunt 1) en de aansluiting met de N212 (knelpunt 2).

- *Verbreden/rechttrekken Waverveense Zijweg:* De aanleg van de zogenaamde bocht bij Mijdrecht betekent een complexe ingreep. Voorgesteld is om de Waverveense Zijweg te verbreden/rechttrekken
- *Behoud volwaardige aansluiting Waverveensepad op N201:* Het behouden van een volwaardige aansluiting van het Waverveensepad op de N201 is een mogelijkheid om de ontsluiting van stakeholders en omwonenden die direct geraakt worden door het nieuwe tracé te behouden dan wel te verbeteren. Zoals de plannen er nu voor staan wordt het Waverveense pad ontsloten op de N201 door middel van een parallelweg op het nieuwe kruispunt bij de Veenweg
- *Behoud twee aansluitingen op Mijdrecht:* Twee aansluitingen bij Mijdrecht zorgt ervoor dat de verkeersdruk over twee punten verspreid kan worden. Aan de andere kant zorgt dit voor twee kruispunten vlak achter elkaar in de nieuwe situatie
- *Gevaarlijke situatie zijwegen tracé Mijdrecht-N196:* Bewoners geven aan dat er op diverse kruisingen op de N201 met de naastliggende busbaan en zijwegen gevaarlijke situaties ontstaan, met name voor fietsers
- *De Irenebrug moet open blijven voor alle verkeer:* de Raad van State heeft uitspraak gedaan waarbij de gemeente Uithoorn in het gelijk is gesteld om agrarisch verkeer de komende vijf jaar te verbieden op de Irenebrug
- *Verbeter de fietsroute tussen Mijdrecht en de A2:* Het fietspad tussen Mijdrecht en de A2 kan verbeterd worden door het fietspad te verleggen en betere en/of veiligere fietspassages bij kruispunten aan te leggen

3.1.3 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Loenersloot - 9 juli 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Loenersloot (knelpunt 4), het kruispunt met de N402 (knelpunt 5) en de aansluiting op de A2 (knelpunt 3).

- *Ondertunnel het tracé bij Loenersloot vanaf de A2 tot N402 met een gesloten tunnel:* Deze variant is nader uitgewerkt en beoordeeld in hoeverre de variant bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid versus landschappelijke inpasbaarheid. Daarnaast is ook de financiële en infrastructurele haalbaarheid bekeken
- *Leg een ongelijkvloerse kruising met volwaardige op- en afritten en een (auto)tunnel aan bij Loenersloot.* Deze variant is ingebracht door bewoners en nader uitgewerkt en beoordeeld in hoeverre de variant bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid versus landschappelijke inpasbaarheid. Daarnaast is ook de financiële en infrastructurele haalbaarheid bekeken.
- *Leg een rotonde aan bij aansluiting Loenersloot:* Deze variant is ingebracht door bewoners en nader uitgewerkt en beoordeeld in hoeverre de variant bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid

versus landschappelijke inpasbaarheid. Daarnaast is ook de financiële en infrastructurele haalbaarheid bekeken

- *De oorzaak van het knelpunt Loenersloot ligt niet bij de kern Loenersloot, maar bij de A2 en de kruising met de N402:* De knelpunten die ontstaan door verkeer dat de N201 op draait hebben te maken met de afvoercapaciteiten van de verkeerslichten en de vormgeving van de kruispunten aan de weerszijden van de A2. Hiervoor dient gekeken te worden naar het hele tracé tussen de Demmerikse brug (westzijde) en de aansluiting op de N402 bij Loenen (N402) om de doorstroming te bevorderen. Bij Loenersloot zijn de aansluitingen op de N201 van de Binnenweg en de Rijksstraatweg een aandachtspunt
- *Er rijdt veel sluipverkeer vanaf de A2 (Abcoude en Breukelen) naar Loenersloot:* De N201 afrijden (en dus de A2 op) heeft te maken met de capaciteit op de A2. De capaciteit en doorstroming op de A2 vallen onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en hier heeft de provincie geen invloed op. Tijdens het proces is gekeken naar aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten en eventueel sluipverkeer vanaf de A2 via Loenersloot
- *Door het vergroten van de capaciteit van de afritten van de A2 zal de doorstroming op de N201 verbeteren:* De capaciteit van de afrit vanaf Amsterdam naar Vinkeveen is inmiddels vergroot. Tijdens de uitwerking van de varianten is gekeken naar een integraal verkeersmodel waarbij ook aansluitende wegen zijn meegenomen
- *Reeds veel geluidsoverlast (zowel auto-, vracht- en scheepvaartverkeer) en last van een slechte luchtkwaliteit bij Loenersloot:* De overlast is bekend en er wordt gezocht naar maatregelen die zowel bijdragen aan de leefbaarheid als de bereikbaarheid op en rond de N201
- *Lightrail verbinding Amsterdam – Loenersloot:* Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt. Het onderzoek hierover loopt nog en richt zich onder meer op het ontwikkelen van een nieuw treinstation bij Loenersloot, het verbeteren van de busdiensten en het aansluiten op de verbindingen richting Amsterdam en Utrecht. Het realiseren van een lightrail-verbinding is hierbij vooralsnog niet in beeld.
- *Treinstation Loenersloot:* Het onderzoek naar een mogelijk treinstation Loenersloot loopt nog. Het verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt om de doorstroming en leefbaarheid op en rond de N201 te verbeteren
- *Verbeter de fietsroute tussen Vreeland en Loenersloot:* de fietsroute tussen Vreeland en Loenersloot kan verbeterd worden door bijvoorbeeld het pad te verleggen en betere fietspassages bij kruispunten te realiseren
- *Leg een fietsroute aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en de Demmerikse brug en behoud het fietspad aan de noordzijde:* Kan een mogelijke manier zijn om alle locaties bereikbaar te houden en een snelle, doorgaande fietsroute te creëren

3.1.4 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vinkeveen - 11 juli 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Vinkeveen (bouwsteen A) en de onveilige situaties ter hoogte van de Herenweg



- *Ontsluiting Vinkeveen via Mijdrechtse Dwarsweg:* Bewoners vroegen zich af of Vinkeveen ontsloten kan worden via de Mijdrechtse Dwarsweg. Het is niet wenselijk om al het verkeer richting Vinkeveen gebruik te laten maken van de aansluiting via de N212 (Mijdrechtse Dwarsweg). Dit maakt de bereikbaarheid van Vinkeveen kwetsbaar en ook verkeersonveilig
- *Verhoog het viaduct en pas de op- en afritten aan bij Vinkeveen:* Indien de aansluiting in de huidige vorm blijft gehandhaafd (viaduct van de N201 over de Herenweg heen) bestaat de mogelijkheid met het oog op de verkeersveiligheid aanpassingen door te voeren door het verlengen van de opritten en het aanbrengen van een middengeleider op de N201. Uit onderzoek is gebleken dat verhogen van het viaduct technisch haalbaar is maar de gemeente De Ronde Venen geeft de voorkeur aan het handhaven van de huidige hoogte. Dit om ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp Vinkeveen te voorkomen
- *Trek tunnel langs Vinkeveen door tot plas t.b.v. open vaarroute:* Bewoners gaven deze optie om een open tunnelbak door het dorp aan te leggen in combinatie met het creëren van een open vaarroute dwars over de huidige N201 in de vorm van een aquaduct
- *Verbeter de fietsroutes en zorgt voor veilige kruispunten, ook bij Vinkeveen:* Verbeteren van de fietsroutes is één van de maatregelen die wordt uitgewerkt

3.2 Tweede serie ontwerpateliers

Zoals in hoofdstuk twee aangegeven, was de 2^e serie van de Ontwerpateliers hoofdzakelijk gericht op de integraliteit van het ontwerp. In de navolgende sub paragrafen is per Ontwerpatelier een korte samenvatting gegeven van de belangrijkste ingebrachte opmerkingen. Een weergave van de Q&A van de tweede serie Ontwerpateliers is te vinden in bijlage 3. Bijlage 4 bevat een samenvatting van deze reacties.

3.2.1 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Mijdrecht - 25 november 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Mijdrecht. Voor het Ontwerpatelier was voldoende belangstelling en de sfeer was gemoedelijk. Het was te merken dat het minder druk bezocht was dan de eerste ronde Ontwerpateliers voor deze locatie.

Er werden vragen gesteld met betrekking tot de voor- en nadelen van één of twee aansluitingen bij Mijdrecht en de gevolgen hiervan op de doorstroming en verkeersbelasting op de N201 en onderliggend wegennet.

Op lokaal niveau kan de keuze voor één of twee aansluitingen een fors verschil hebben op luchtkwaliteit en geluidhinder. De huidige overlast op woningen, met name op het westelijk deel, neemt af doordat er lokaal minder verkeer zal rijden en de weg voor het doorgaande verkeer verder van de woningen af komt te liggen.

In de specialistische sessie is aangegeven dat berekeningen nog moeten aantonen in hoeverre de luchtkwaliteit en geluidhinder bij woningen tussen Hofland en het industrieterrein verbetert.



Ook was er aandacht voor de aspecten fiets en openbaar vervoer. Aanwezigen gaven aan dat het fietspad tussen Mijdrecht en N196 momenteel smal is en dicht langs de weg ligt waardoor een onveilig gevoel ontstaat. Dit kan opgelost worden door het fietspad te verbreden en verder van de N201 te verplaatsen. Daarnaast worden diverse oversteken momenteel als onveilig ervaren. Aanwezigen raadde aan geen fietspad langs de Industrieweg te kiezen vanwege de vele inritten van bedrijven die dit onveilig maken. Geschiktere alternatieven zijn een fietspad langs de Veenweg en Constructieweg.

Aanwezigen gaven ook enkele suggesties ten behoeve van de ontwerpen, zoals het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising bij Mijdrecht, het realiseren van een veilige fietsoversteek ten noorden van de kruising N212/N201 en het aanleggen van een vrije rechtsafer vanuit Wilnis naar Vinkeveen.

3.2.2 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vinkeveen - 28 november 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Vinkeveen en de onveilige situaties ter hoogte van de Herenweg.

Het Ontwerpatelier in Vinkeveen werd goed bezocht. De sfeer was opbouwend kritisch, positief en gemoedelijk. Bezoekers gaven aan positief te zijn over de manier waarop zij worden geïnformeerd en worden betrokken in het proces.

Aanwezigen gaven aan dat men in het algemeen voorstander is van het aanleggen van groen om de leefbaarheid te verhogen en de geluidsoverlast tegen te gaan. Vooral geluidsoverlast en geluidsbelasting werden benoemd als aspecten die de leefbaarheid in Vinkeveen verlagen. Geluidsreducerende maatregelen werden als belangrijke maatregelen genoemd. De huidige geluidsreducerende maatregelen bij Zuiderwaard worden als minimaal ervaren. Het geluidsschermband dat hier nu staat voldoet volgens de omwonenden niet.

Men vroeg zich af waarom er niet ook naar de wijk Zuiderwaard is gekeken en waarom dit deel van de N201 niet meegenomen is in de varianten, terwijl de verkeerssituatie op de Herenweg wel is meegenomen. Men heeft dit ook aangegeven bij het 1^e Ontwerpatelier. Aangegeven is dat de N201 ter plaatse van de wijk Zuiderwaard buiten de scope van het traject valt. Bewoners geven aan geluidsoverlast te ondervinden van de N201. Volgens bewoners is de verkeersintensiteit enorm toegenomen in de afgelopen jaren. Dit heeft geleid tot meer geluidsbelasting dan verwacht door sommige aanwonenden.

Aanwezigen vroegen zich af in hoeverre de verdiepte ligging mogelijkheid biedt om het dorp Vinkeveen te verbinden. Daarnaast vroeg men zich af in hoeverre een tunnelbak leidt tot extra geluidsoverlast ter hoogte van de in- en uitgangen van de tunnelbak.

Ook werden enkele ontwerpsuggesties gegeven tijdens het Ontwerpatelier. Aanwezigen vroegen zich af waarom er niet een tweede toegangsweg bij komt richting Vinkeveen en Wilnis.



3.2.3 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Vreeland - 2 december 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Vreeland en de brug over de Vecht, het kruispunt met de N402 (knelpunt 5) en het kruispunt met de Singel (knelpunt 6). Het knulpunt Raadhuislaan (knelpunt 7) werd nauwelijks genoemd.

Het Ontwerpatelier in Vreeland is druk bezocht. De sfeer was positief, maar ook kritisch. Met name de problematiek rond de bouw van een aquaduct kwam door de combinatie van het gepresenteerde ontwerp en de goede groepsdiscussie, veel beter in context en perspectief te staan.

Bewoners geven aan dat automobilisten bij brugopeningen veelal de kruispunten blokkeren wanneer er files staan. Daardoor kan niemand er meer langs. Ook vreest men bij de aanleg van een aquaduct dat automobilisten juist het gas opentrekken.

Vanuit de aanwezigen werd aangegeven dat het verbeteren van de fietsoversteek bij de Singel van groot belang is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Men vroeg zich af of het mogelijk is om bij de oversteek N201 bij de Singel een fietstunnel toe te passen. Aanwezigen gaven aan dat ze de verplaatsing van het fietspad naar de oostzijde van de Singel positief vinden. Ook werd aangegeven dat men graag een afscheiding wilt tussen het fietspad en de weg die over de brug De Vecht heen gaat. Daarnaast werd de wens uitgesproken om Vreeland beter op het bestaande OV-net aan te sluiten via een doorgaande lijn naar Hilversum. Ook is men in Vreeland enthousiast over een treinstation bij Loenersloot om op die manier de OV-verbinding van Vreeland met andere plekken te verbeteren.

Aanwezigen gaven enkele aanvullende ontwerpsuggesties zoals het behoeden van te veel verschillende snelheidszones (80, 60 en 50 km/u op een relatief kort gedeelte van de weg). Daarnaast werden vraagtekens gezet bij de impactbeschrijvingen van geluid en luchtkwaliteit omdat er momenteel nog geen berekeningen zijn uitgevoerd. Men vraagt zich af wat nu positiever is voor de leefbaarheid; een aquaduct onder de Vecht door, of het terugbrengen van de snelheid naar 50 km/h (zonder aquaduct). Aangegeven is dat bij een tunnelbak meer geluid kan ontstaan aan de beide uiteinden en de rond de tunnelmonden de geluidsbelasting gereduceerd kan worden. Er is bij de aanleg van een aquaduct winst omdat dit meer naar het zuiden, dus verder van de woningen af komt te liggen. Dat heeft meer effect dan het terugbrengen van de snelheid van 60 naar 50 km/h. Aanwezigen gaven aan dat berekeningen noodzakelijk zijn om een goede afweging te maken tussen de varianten.

3.2.4 Ingebrachte opmerkingen n.a.v. Ontwerpatelier Loenersloot - 3 december 2019

In dit ontwerpatelier is vooral aandacht besteed aan de ontsluiting van Loenersloot (knelpunt 4), het kruispunt met de N402 (knelpunt 5) en de aansluiting op de A2 (knelpunt 3).

Er was een grote opkomst op dit Ontwerpatelier in Loenersloot. De sfeer was kritisch maar ook positief. Op basis van eerdere ervaringen blijft er bij de stakeholders en omwonenden enige terughoudendheid tegenover de voorgestelde aanpassingen.



Aanwezigen stonden positief tegenover de voornemens om fietspaden te verbeteren. Bewoners zijn afwachtend en kritisch tegenover het station Loenersloot. Dit i.v.m. de verwachte toename verkeer en overlast van parkeren. Daarnaast vreest men voor toenemende verstedelijking en overlast in de omgeving van het station in de toekomst. Ook zijn aanwezigen benieuwd wat de ontwikkeling van het OV betekent voor de varianten voor dit knelpunt (bv. toename verkeersstromen door aanleg station Loenersloot).

Ook gaven de aanwezigen aan geluid en luchtkwaliteit zeer belangrijke leefbaarheidsaspecten te vinden. Voor deze aspecten zouden zij graag metingen zien in plaats van alleen berekeningen op basis van rekenmodellen. Men denkt dat een meting op locatie helpt om de berekeningen te verifiëren. Daarnaast kunnen deze metingen wellicht beter inzicht geven in lokale verschillen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Op dit moment geven de impactbeschrijvingen een algemeen beeld waardoor het lastig is om op lokaal niveau inzicht te hebben in de gevolgen van een bepaalde variant. Men ziet graag een duidelijker overzicht tussen de varianten waardoor het onderscheid beter te zien is. Ook werd aangegeven dat men zich afvraagt waarom de proef met een innovatieve geluidswal alleen uitgevoerd wordt bij Vinkeveen en niet bij Loenersloot.

Bewoners zouden graag de mogelijkheid zien dat de snelheid verlaagd wordt naar 60 km/u ter hoogte van Loenersloot. Wellicht is het (volgens de bewoners) interessant om dit te combineren met de bewonersvariant (aangezien hier geen verkeerslichten meer in het ontwerp zitten).

Tijdens het Ontwerpatelier zijn diverse aanvullende suggesties ten aanzien van de ontwerpen gedaan. Aanwezigen zouden graag de bewonersvariant nader uitgewerkt willen zien en een uitwerking van de mogelijkheid om de snelheid te verlagen naar 60 km/u ter hoogte van Loenersloot.

3.3 Reacties op de publicatie keuzes en plannen Toekomst (mei 2020)

Op 28 april jl. zijn de voorstellen voor de maatregelen Toekomst N201 gepresenteerd op de provinciale website. Alle stakeholders zijn hierover per mail geïnformeerd. De plannen zijn gepresenteerd in de vorm van een digitale presentatie, kaarten met daarop de voorkeursvarianten en eventuele alternatieven alsmede een uitgebreide lijst met veelgestelde vragen en antwoorden. Tot en met 12 mei 2020 kon worden gereageerd op de publicatie.

Ingekomen reacties

Tot 2 juni zijn er ruim 60 reacties binnen gekomen. Veel reacties hebben betrekking op meerdere onderwerpen, bevatten verschillende vragen of opmerkingen. In totaal betreft het ruim 250 vraagpunten. In bijlage 5 is een volledig overzicht van alle binnengekomen reacties opgenomen. Bijlage 6 bevat een samenvatting van deze reacties. Hieronder wordt per locatie kort de strekking van de ingekomen reacties weergegeven.



Vreeland

De voorkeursvariant omvat een fietstunnel bij De Singel, invoeren van een 50 km/uur zone langs het dorp (tussen de kruispunten Singel en Raadhuisstraat), aanpassen tijden brugopeningen en aandacht voor verminderen geluidshinder (o.a. het plaatsen van een whiswall). Deze voorstellen vallen goed en kunnen rekenen op draagvlak. Wel zijn er kanttekeningen, zoals mogelijk verlies van een groenstrook bij De Singel, aandacht voor geluidsvoorzieningen bij 't Sluisje, verzoek de 50-km zone en whiswall te verlengen, beter openbaar vervoer, goede handhaving en enkelen betreuren het dat er geen aquaduct komt.

Loenersloot

De voorkeursvariant omvat het verbreden van het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal tot 2x2 rijstroken en het realiseren van een nieuwe fietsroute aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en de Demmerikse Brug. De reacties geven aan dat men onvoldoende vertrouwen heeft dat de problemen worden opgelost met de voorgestelde aanpassingen, dat men de zelf aangedragen voorstellen onvoldoende terug ziet en de keuzes onvoldoende zijn onderbouwd.

Vinkeveen

De voorkeursvariant omvat het verlengen van de opritten en het aanbrenge van een middengeleider. Er zijn slechts vier reacties binnengekomen. Deze vinden het jammer dat de verdiepte ligging alleen als alternatief is opgenomen en spreken van een gemiste kans. Er is zorg over geluidhinder en luchtkwaliteit.

Mijdrecht

De voorkeursvariant omvat het afsnijden van de bocht bij Mijdrecht met twee nieuwe aansluitingen bij Hofland en de Veenweg. Uit Mijdrecht zijn slechts vier reacties binnengekomen. Dit is een ietwat vertekend beeld want één reactie betreft een manifest ondertekend door 248 bewoners, bedrijven en bezoekers op het tracé Mijdrecht-N196. In dit manifest wordt de maatregel om de huidige busbaan om te bouwen tot parallelweg van harte ondersteund. Het is opvallend dat juist op de locatie waar de omvangrijkste ingreep is gepland het draagvlak groot lijkt te zijn. Dit is het resultaat van begrip vanuit de omgeving en intensieve communicatie met alle stakeholders en eigenaren op deze locatie.

3.4 Q&A

Een uitgebreid overzicht van gestelde vragen en antwoorden is te vinden in diverse documenten die beschikbaar zijn gesteld op de website van de provincie (www.toekomstn201.nl). De volgende documenten bevatten deze informatie:

- Veelgestelde vragen en antwoorden N201, april 2020
- Alle vragen en reacties n.a.v. de ontwerpateliers nov.-dec. 2019
- Samenvatting van reacties vragen-antwoorden oktober 2019
- Alle reacties fase 2 oktober 2019



De Q&A-lijst betreft een selectie van de belangrijkste opmerkingen voorzien van een antwoord dat past bij deze fase van het programma Toekomst N201. Doel van de lijst is om geïnteresseerden snel inzicht te geven in de belangrijkste aandachtspunten.

3.5 Samenvatting en beantwoording naar aanleiding van ontwerpatelier 1

De Q&A is gebaseerd op alle ingekomen reacties. Deze zijn verzameld in een apart document waarin de reacties zijn opgenomen, indien nodig uitgesplitst in diverse onderwerpen waarop een reactie gegeven kan worden. Doel van deze lijst is om alle reacties goed te documenteren en in het ontwerpproces in beeld te houden.



4 Conclusie

Dit memorandum bevat een beschrijving van het participatieproces dat is doorlopen in het project Toekomst N201.

Bij de start van het project is het streven geweest dat alle stakeholders weten dat Provincie Utrecht zich inzet om tot een visie te komen waarin de inbreng van stakeholders en omwonenden terugkomt. Op basis van de principes erkennen, verrijken en herkennen konden stakeholders op diverse momenten kennis nemen van de problematiek en oplossingsrichtingen en hadden zij de mogelijkheid actief ideeën in te brengen. Dit dient te resulteren in een gedragen toekomstbeeld voor de N201.

Het participatietraject van meedenken en input geven is opgestart in 2017 en heeft doorgelopen tot en met 2019. Begin 2020 is het verwerken van de inbreng afgesloten en zijn de voorkeursvarianten (met alternatieven en bouwstenen) opgesteld. Op 28 april 2020 zijn de plannen via de website gepubliceerd en tot en met 12 mei 2020 kon hierop gereageerd worden.

Voor het participatieproces is gekozen is voor een aanpak waarbij van 'buiten naar binnen' wordt gewerkt. Dit proces is gebaseerd op een participatieve aanpak die aansluit bij de richtlijnen van de Omgevingswet. Op deze wijze zijn stakeholders betrokken bij de probleemanalyse en het verzamelen van ideeën en denkrichtingen voor oplossingen van de diverse knelpunten. Aangedragen ideeën en oplossingen zijn uitgewerkt in een aantal denkrichtingen. De gekozen denkrichting 3 is uitgewerkt in een aantal varianten en bouwstenen. De varianten en bouwstenen zijn in twee series Ontwerpateliers voorgelegd aan de stakeholders. In het gehele proces zijn de gemaakte keuzes en de informatie waarop de keuzes gemaakt zijn steeds toegelicht.

De informatie is openbaar toegankelijk en verifieerbaar via de website van het project. Op de website zijn de afgevallen varianten gebundeld en voorzien van een motivering. Op die manier blijft zichtbaar welke ideeën er in de loop van het ontwerpproces in beeld zijn geweest. Onderliggende onderzoeken worden nadat zij gereed zijn via de website toegankelijk gemaakt.

De stakeholders en omwonenden zijn gedurende het proces via verschillende kanalen geïnformeerd over de voortgang, inhoud en planning van het programma. Er is zorgvuldig bewaakt dat de informatie eenduidig, vanuit één bron beschikbaar (provinciale website) en voor iedereen toegankelijk was. De meedenk- en inspraakmomenten zijn tijdig via diverse media gecommuniceerd, evenals eventuele afwijkingen en de benodigde aanpassingen in de Corona periode.



Conclusie

Op basis van alle reacties kan gesteld worden dat de stakeholders bekend zijn met de inhoud van het project en dat zij inzage hebben in de eventuele gevolgen van de aanpassingen van de N201 op hun leefomgeving. Diverse inspraakmomenten en middelen zorgden ervoor dat stakeholders de kans hadden hun mening en ideeën in te brengen. Deze ideeën en meningen zijn vervolgens geëvalueerd en meegenomen in het proces.



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 1

**Weergave Q&A eerste ontwerpatelier
(oktober 2019)**



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 2

**Samenvatting Q&A eerste
ontwerpatelier (oktober 2019)**



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 3

**Weergave Q&A tweede ontwerpatelier
(december 2019)**



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 4

**Samenvatting Q&A tweede
ontwerpatelier (december 2019)**



Bijlage 5

**Weergave reacties na publicatie (april
2020)**



Bijlage 6

**Samenvatting reacties na publicatie
(april 2020)**



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 1

**Weergave Q&A eerste ontwerpatelier
(oktober 2019)**

LIJST VAN ALLE INGEKOMEN REACTIES NAAR AANLEIDING VAN ONTWERPATELIER 1, TOEKOMST N201

Code CRS	Reactie	Antwoord / verwijzing Q&A-lijst
CRS_F2_#001_W01	Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm danwel een verdiepte ligging. Liefst ook op het stuk van PNH.	Zie Q&A-lijst vraag 21
CRS_F2_#002_W01	Stimuleer carpooling; In veel auto's zit maar 1 persoon.	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#002_W02	Bewoner wenst geen 2x2 variant.	Dit is geen uitgangspunt bij de plannen. Zie ook Q&A-lijst vragen 45, 46 en 53
CRS_F2_#002_W03	Bewoner wenst een maximum snelheid van 60 km/h met trajectcontrole.	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#002_W04	Bewoner wenst graag onderzoek naar luchtkwaliteit.	Dit vindt plaats in de loop van het ontwerpproces. Zie ook vraag 54
CRS_F2_#002_W05	Bewoner wenst graag veel groen voor het vasthouden van fijnstof.	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#002_W06	Bewoner wenst maatregelen tegen verkeersovertredingen (trajectcontrole, flitspalen etc.).	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#002_W07	Bewoner ziet variant B (tunnel) het liefst niet, want dat zal sluipverkeer bevorderen.	Zie Q&A-lijst vraag 9

CRS_F2_#002_W08	Bewoner voorziet veel hinder tijdens de uitvoering en waardedaling van huis en ziet graag een (financiële) tegemoetkoming van de provincie.	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#003_W01	Bewoner ziet variant B (tunnel) het liefst niet, want dat zal sluisverkeer bevorderen.	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#003_W02	Bewoner denkt dat verdubbeling bij kruispunt niet zo leiden tot een betere doorstroming. (tegen variant A)	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#004_W01	Bewoner denkt dat verdubbeling bij kruispunt niet zo leiden tot een betere doorstroming. (tegen variant A)	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#004_W02	Bewoner zou graag meer groen zien langs de N201	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#004_W03	Bewoner geeft de voorkeur aan variant 1, het aquaduct.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#005_W01	Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm.	Zie Q&A-lijst vraag 23. Ter hoogte van Vreeland wordt het plaatsen van een laag geluidsscherm voorbereid, een zgn. Whiswall. Nader informatie volgt zodra de plannen concreet zijn uitgewerkt.
CRS_F2_#006_W01	Bewoners wensen graag dat geluid en fijnstof wordt aangepakt.	Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26
CRS_F2_#006_W02	Bewoners ervaren geluidsoverlast en wensen een geluidsscherm.	Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26
CRS_F2_#006_W03	Bewoners zien graag een enkele rijbaan tegen geluid en fijnstof	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46. Verbeteren van de doorstroming kan een bijdrage leveren aan het verminderen van hinder.
CRS_F2_#007_W01	Meer aandacht voor fietsverkeer	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36. Fietsverkeer zal meer aandacht krijgen in de geplande ontwerpstudio's in november/december 2019
CRS_F2_#007_W02	Voorstel om een fietstocht te maken langs de knelpunten voor fietsers. Voorstel startpunt: Rijksweg N402 Loenen aan de Vecht ter hoogte van de golfbaan. Richting aansluiting op de N 201 en verder.	Deze fietstocht is gehouden en heeft veel informatie opgeleverd voor maatregelen gericht op het verbeteren van het fietsverkeer op en nabij de N201
CRS_F2_#008_W01	Bij het kiezen voor de variant A2 van een Aquaduct dient het huis verplaatst te worden. Bewoners behouden graag hun huidige uitzicht op het water.	Dit is voor kennisgeving aangenomen. De bewoner wordt op de hoogte gehouden van de plannen. Mochten de plannen concreter worden dan zal in overleg worden getreden.

CRS_F2_#009_W01	Bewoner zit graag een verdiepte ligging van de N201 in combinatie met variant A2, het aquaduct.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#009_W02	Bewoner ziet graag een vermindering van fijnstof en van de uitstoot van stikstofdioxide door autoverkeer.	Zie Q&A-lijst vragen 22 en 25
CRS_F2_#009_W03	Bewoner ziet graag een vermindering van fijnstof en van de uitstoot van stikstofdioxide door autoverkeer. Komt vooral door remmen. Dit verminderen zorgt ook voor betere doorstroming. Mogelijk oplossing 60 km/h.	Zie Q&A-lijst vragen 22, 25 en 38
CRS_F2_#009_W04	Bewoner ziet graag geluidsreducerend asfalt.	Zie Q&A-lijst vraag 23, geluidsreducerend asfalt kan een effectieve bronmaatregel zijn.
CRS_F2_#009_W05	Bewoner ziet graag verlenging van de invoegstroken voor de BP.	Zie Q&A-lijst vragen 45 en 46.
CRS_F2_#010_W01	Bewoner vindt dat het oplossing met Variant A (rotonde) een lagere proïtering heeft tov bouwsteen C, aangezien dat meer verstoring geeft voor de doorstroming.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#010_W02	Bewoners is voor variant A.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#010_W03	Bewoner ervaart erg lange wachttijden vanuit de zijwegen de N201 op. Beter afstemming VRI's is gewenst.	Zie Q&A-lijst vraag 47. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is. Voor wat betreft het tegelijk op groen zetten van de verkeerslichten noord en zuid valt op te merken dat dit tot een zeer verkeersonveilige situatie leidt. Dit voorstel zal niet in overweging worden genomen.
CRS_F2_#010_W04	Bewoner vindt dat het goed idee is om extra rijstroken aan te leggen in varianten A en B Wel mogelijk gevaar is dat verkeer vanaf de N402 op drukke momenten nog langzamer doorstroomt naar de N201 (brug ARK) dan nu.	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46. Alle plannen worden aan de hand van een verkeersmodel dat rekening houdt met het gehele wegennet (rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen) doorgerekend en beoordeeld.
CRS_F2_#010_W05	Voorkeur voor variant B ivm het verdwijnen van stoplicht op de helling naar de brug.	voor kennisgeving aangenomen

CRS_F2_#010_W06	Fietsers komen met een hoge snelheid vanaf de brug. Variant A lost de gevaarlijke situatie niet op Var B wel. Zoek een goede oplossing voor de fietsers.	Zie Q&A-lijst vraag 30. Veiligheid is daarbij een aandachtspunt.
CRS_F2_#010_W07	Var A is een verbetering. Aanvullend extra rijstrook in oostelijke richting.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#010_W08	Alternatieve fietsroute een goed idee. Probeer te voorkomen dat fietsers aan begin/eind een stuk extra moeten rijden via verschillende bochten om aansluiting te vinden op bestaande wegen/fietspaden.	Zie Q&A-lijst vraag 30. Veiligheid is daarbij een aandachtspunt.
CRS_F2_#010_W09	Goed idee om Station Loenersloot aan te leggen. Kijk wel uit voor de aanzuigende werking hiervan (zie Breukelen).	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#011_W01	Bewoner is van mening dat de enige oplossing voor de N201 is een drastische verbetering van het openbaar vervoer in de spitsuren. Verkeer Loenersloot draagt beperkt bij aan de filevorming. Knelpunten oplossen kost te veel in verhouding tot beter OV.	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30
CRS_F2_#012_W01	Bewoner is voor variant A, het aquaduct.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#012_W02	Een geluidswal zou ook een optie zijn maar is minder mooi.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#013_W01	Bewoners rekenen erop dat het huidige proces ook zal worden gebruikt om de luchtverontreiniging en het lawaai door N201 te verminderen.	Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26
CRS_F2_#014_W01	Geluid: doe iets aan de overlast van de N201 en A2	Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26. De overlast van de A2 wordt voorgelegd aan Rijkswaterstaat.
CRS_F2_#014_W02	Fiets: zorg voor een andere oplossing voor het fietsverkeer in de fietstunnel, is gevaarlijk	Zie Q&A-lijst vraag 30 en 31.
CRS_F2_#015_W01	Doet alternatief voorstel ontwerp bocht bij Mijdrecht met ongelijkvloerse aansluitingen, fietspad onder de weg en verdiept aangelegde rotonde t.h.v. Veenweg (zie tekening)	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#016_W01	Brug Vreeland: doe iets aan de overgang brug-weg (geeft overlast)	De overgang brug-weg is de afgelopen jaren reeds sterk verbeterd door aanvullende maatregelen. Als mogelijke

		maatregelen zijn de aanleg van een aquaduct of het verlagen van de maximum snelheid in beeld.
CRS_F2_#017_W01	Zorg voor een rechtstreekse aansluiting Waverveensepad op de N201 (auto's en fietsers)	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#017_W02	Zorg voor betere aansluiting Waverveense Zijweg op fietspad langs N201 (onveilig kinderen)	Zie Q&A-lijst vraag 15
CRS_F2_#017_W03	Fietstunnel N212 is een goed idee	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#017_W04	Betere oversteek fietsers bij KP2 over de N212 (noordzijde)	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#018_W01	Vrachtverkeer via tol of rekeningrijden van N201 verwijderen, alleen personevervoer en OV	Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Een verbod op vrachtverkeer op de N201 is niet in beeld
CRS_F2_#019_W01	Fietstunnel Vreeland: niet bij brug maar bij BP-station aanleggen	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#019_W02	Stoplichten vervangen door rotondes	Zie Q&A-lijst vraag 47
CRS_F2_#019_W03	Aquaduct Vreeland is een goed idee	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#020_W01	Vrachtverkeer via tol of rekeningrijden van N201 verwijderen, alleen personevervoer en OV	Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Een verbod op vrachtverkeer op de N201 is niet in beeld
CRS_F2_#021_W01	Maak de in- en uitgang van de tunnel op het terrein bij de Adelaar (naast de huidige weg)	beantwoording volgt naar verwachting begin 2020. Deze suggestie kan bij de latere uitwerking aan de orde komen.
CRS_F2_#022_W01	Voorkeur voor variant B (verbreden binnen bestaand tracé)	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#023_W01	De oversteekbaarheid is door de continue stroom verkeer vrijwel onmogelijk	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#024_W01	Verkeersveiligheid op kruispunten Eerste Zijweg, Tweede Zijweg en Middenweg is slecht (busbaan, invoegen, overstekend verkeer, brommers, fietsers)	Zie Q&A-lijst vraag 18

CRS_F2_#025_W01	Zorg over sluipverkeer vanaf A2 langs het kanaal, plan B (autotunnel Loenersloot) negatief	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#026_W01	Trek samen op met de gemeente De Ronde Venen	Dit vindt plaats, de gemeente neemt actief deel in onder meer de stuurgroep Toekomst N201
CRS_F2_#026_W02	Informeel iedereen binnen een straal van 500 meter van de N201	In juni 2019 zijn alle aanliggende woningen en bedrijven geïnformeerd over de plannen en uitgenodigd zich op te geven voor informatie en updates over het project. Tevens worden dorpsraden en andere belangenbehartigende organisaties op de hoogte gehouden.
CRS_F2_#026_W03	Een tunnel langs Vinkeveen is een goed idee	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#027_W01	Leg een fietstunnel vanuit Waverveensepad, Waverveense Zijweg en over de N212	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#028_W01	Wil graag informatie over de hoeveelheid fijnstof tov schoolplein in Vreeland (toegestuurd)	Deze informatie is inmiddels toegestuurd. Alle informatie over fijnstof in de provincie Utrecht is te vinden op onze webkaarten die u via de provinciale website kunt vinden, zie hiervoor Q&A-lijst vraag 22
CRS_F2_#029_W01	Positief over plan rotonde Raadhuislaan en fietsroutes langs beide zijden van de Vecht	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#029_W02	Bruggen niet openen in spijtstijden (7-9 uur)	Zie Q&A-lijst vraag 1
CRS_F2_#029_W03	Regel carpoolterrein voor auto's van Hilversum naar A2 (nu 1 persoon per auto)	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#029_W04	Verbeter verkeerssignalering vanaf Vreeland	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#029_W05	Verhogen brug Vreeland slecht idee: grijpt in woonomgeving, milieu, geen oplossing	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#030_W01	• Bevorder, stimuleer het gebruik van fietsen/e-bikes voor woon-werkverkeer.	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36
CRS_F2_#030_W02	• Verbeter de infrastructuur voor het openbaarvervoer	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#030_W03	• Onderzoek een lightrailverbinding tussen Loenersloot en Amsterdam Zuidoost.	Zie Q&A-lijst vraag 27
CRS_F2_#030_W04	• Zorg voor een beter aanbod aan openbaar vervoer provincie Utrecht overstijgend.	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29

CRS_F2_#030_W05	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek mogelijkheden verkeersaanbod te spreiden: rekeningrijden/spitsheffing 	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#030_W06	<ul style="list-style-type: none"> Ontmoedig gebruik N201 door de maximumsnelheid aan te passen: max 60 km/uur. 	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#030_W07	<ul style="list-style-type: none"> Zorg voor adequate handhaving van de verkeerssnelheid. 	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#030_W08	KP3: pas ook capaciteit op A2 en opritten aan	Zie Q&A-lijst vraag 10
CRS_F2_#030_W09	KP4: veel sluipverkeer op Rijksstraatweg	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#030_W10	KP5: variant B heeft enig voordeel	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#030_W11	KP6: fietstunnel en gekozen locatie is goed	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#030_W12	KP7: rotonde slecht idee, verkeer kan niet meer weg (bij open brug)	voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpdelingen in november/december 2019 worden getoond zal deze variant niet terugkomen
CRS_F2_#030_W13	Aquaduct: goed plan maar beperkt effect op doorstroming en te duur	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#030_W14	Geluidschermen: doen afbreuk aan landschap. Beter is snelheid, fluisterasfalt, groen	Zie Q&A-lijst vragen 20 t/m 26. Ter hoogte van Vreeland wordt het plaatsen van een laag geluidscherm voorbereid, een zgn. Whiswall. Zo'n scherm is beter inpasbaar. Nader informatie volgt zodra de plannen concreet zijn uitgewerkt.
CRS_F2_#030_W15	Positief over ontwerpdelingen	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#031_W01	Veel sluipverkeer via Rijksstraatweg naar Hilversum	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#031_W01	Uitbreiden van de afritten bij de A2 (minder file)	Zie Q&A-lijst vraag 10
CRS_F2_#032_W01	Tracé Demmerikse brug-A2: verbreden met 2 rijstroken+busbaan	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#032_W02	Tracé A2-Angstel: extra rijstroken in beide rijrichtingen	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46

CRS_F2_#032_W03	Tracé Angstel-ARK: dijklichaam verbreden en ongelijkvloerse kruispunt met op/afritten	Zie Q&A-lijst vraag 5, deze wordt uitgewerkt.
CRS_F2_#032_W04	Opsomming voor/nadelen, belangrijk is sociaal rijgedrag	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#032_W05	- RWS moet zelf zorgen voor afstromen verkeer naar A2	Zie Q&A-lijst vraag 10 en 11
CRS_F2_#032_W06	- Extra rijstroom bij Loenersloot creëert een file op de N201	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#032_W07	- Plannen verplaatsen de file naar Loenersloot	Zie Q&A-lijst vraag 40. Alle verkeerskundige effecten worden aan de hand van een integraal verkeersmodel in beeld gebracht, hierover zal tijdens de ontwerpdeliers in november/december 2019 meer bekend zijn.
CRS_F2_#032_W08	- Zorg over aantasting landschap door verbreden brug over Angstel en ruimtebeslag	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#032_W09	- Doet voorstel een rotonde bij aansluiting N402 te onderzoeken	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#032_W10	- Verplaatsen verkeerslicht rechtdoor naar links (is nu niet zichtbaar)	Dit probleem is bekend en wordt in de verdere uitwerking meegenomen.
CRS_F2_#033_W01	Fiets: fietspaden langs A2 voor snelfietsroutes	Zie Q&A vragen 30 t/m 36
CRS_F2_#033_W02	Station Loenersloot is een goed idee	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#034_W01	Vrachtverkeer: laten rijden via A27/buiten de N201	Zie Q&A-lijst vraag 44
CRS_F2_#035_W01	Mijdrecht: voorkeur voor parallelweg ivm aansluiting Waverveensepad	voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpdeliers in november/december 2019 worden getoond zal hier aandacht aan worden besteed
CRS_F2_#035_W02	Geluid: graag geluidreducerend asfalt	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#035_W03	N212 fietstunnel: goed idee	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#036_W01	Verbeter OV. Voor consessie dec. 2017 was het beter (o.a. sneldienst naar centrum A'dam)	Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29. De aanpassingen in de dienstregeling per december 2017 hebben geleid tot verbeteringen voor een groot deel van de reizigers, en ook voor enige verslechtering voor een ander deel van de reizigers.
CRS_F2_#037_W01	Fiets: investeer in goede fietssnelwegen	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36
CRS_F2_#037_W01	OV: investeer in station Loenersloot	Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29

CRS_F2_#038_W01	Fiets: scheid auto-fietsverkeer (tunnels etc.), leidt fietsers langs de dijk richting Waverveen, houdt rekening met fietsers naar sportvelden Wilnis	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#038_W01	Mijdrecht: slechts 1 kruispunt maken	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#038_W01	Vinkeveen: zorg voor een prachtige entree	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#039_W01	Mijdrecht: kies voor twee aansluitingen, anders sluipverkeer Hofland-Amstelhoek vv	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#040_W01	Aquaduct: graag tunnel verlengen aan beide zijden	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#040_W01	OV: uitbreiden met busbaan en station Loenersloot	Zie Q&A-lijst vragen 28 en 29
CRS_F2_#040_W01	Geluid: geluidswal tussen N201 en woningen Sluisje, Vreeland	Zie Q&A-lijst vraag 21
CRS_F2_#041_W01	Tunnel onder N201 Loenersloot geen goed idee: aanzicht verpest, vrachtauto's passen niet	Zie Q&A-lijst vragen 4 t/m 6 (drie alternatieven door omgeving). Daarnaast zal de provincie Utrecht haar 2 ontwerpen verder uitwerken.
CRS_F2_#042_W01	Fiets: graag fietspad herstellen aan de noordzijde	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#042_W01	N201 niet verbreden, natuur en leefomgeving sparen	verbreding van de gehele N201 is niet aan de orde binnen de gekozen aanpak (zie besluit PS 18 februari 2019, denkrichting 3). Zie ook Q&A-lijst vraag 45
CRS_F2_#042_W01	Meer snelheidscontroles en camera's	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#043_W01	Zorg over sluipverkeer vanaf Abcoude naar Loenersloot	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#043_W01	Tunnel onder N201 is een verbetering	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#043_W01	Liefst geen stoplichten op de N201	Zie Q&A-lijst vraag 48
CRS_F2_#044_W01	Probleem Loenersloot is sluipverkeer op N201	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#044_W01	Rotonde Loenersloot remt sluipverkeer, verbetert aansluiting dorp en is goedkoper	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#045_W01	Mijdrecht: beste oplossing is twee aansluitingen behouden, afslag Hofland voor auto's, afslag Veenweg voor vrachtauto's. Bij één aansluiting ontstaat veel sluipverkeer buitenom	zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#046_W01	Fiets: tracé Mijdrecht-Uithoorn graag veilige route (m.n. scholieren, onlangs ongeluk)	Zie Q&A-lijst vraag 18

CRS_F2_#047_W01	Alleen een vierbaans weg zonder stoplichten is een toekomstbestendige oplossing	verbreding van de gehele N201 is niet aan de orde binnen de gekozen aanpak (zie besluit PS 18 februari 2019, denkrichting 3). Zie ook Q&A-lijst vraag 45
CRS_F2_#048_W01	Voordelen tunnel Vinkeveen:	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#048_W01	Verleng de tunnel om een doorvaart tussen zuidplas-kleine plas te realiseren	Zie Q&A-lijst vraag 14
CRS_F2_#048_W01	Waardeer mogelijkheden woningbouw	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#048_W01	Sportcomplex veiliger te bereiken voor fietsers	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#048_W01	Maak Mijdrechtse Dwarsweg hoofdontsluiting	Zie Q&A-lijst vraag 12
CRS_F2_#048_W01	Ontwikkel fiets-wandel-recreatiemogelijkheden	Zie Q&A-lijst vraag 43
CRS_F2_#048_W01	Pas brughogten aan voor sloepenroute	Zie Q&A-lijst vraag 42
CRS_F2_#049_W01	Verzocht wordt voorzichtig om te gaan met Loenersloot ivm omliggende infrastructuur	Zie Q&A-lijst vraag 26
CRS_F2_#049_W01	Oplossing zou zijn tunnelbak vanaf A2 onder ARK, lokaal verkeer op maaiveld	Zie Q&A-lijst vraag 4
CRS_F2_#050_W01	Mijdrecht: graag handhaven twee ontsluitingen van het dorp op de N201	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#051_W01	Bij aanpassingen geen toename geluidhinder of luchtverontreiniging	Zie Q&A-lijst vraag 20 t/m 26
CRS_F2_#051_W01	Continue verkeersstroom door optimalisatie VRI tast oversteekbaarheid en veiligheid aan	Zie Q&A-lijst vraag 37
CRS_F2_#051_W01	Reconstructie kan tot waardevermindering bezittingen leiden	Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerkt.
CRS_F2_#052_W01	Voer maximum snelheid 60 km/u voor de hele regio in (overzichtelijk)	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#052_W01	KP4: ongelijkvloerse kruispunt met op/afritten en max. snelheid 60 km/u	Zie Q&A-lijst vraag 5
CRS_F2_#052_W01	KP5: combineer de busbaan over hele lengte met een vrij rechtsaf-afslag richting Hilversum	Zie Q&A-lijst vraag 2

CRS_F2_#053_W01	Aquaduct Vreeland: een aquaduct is te kort, een hoge brug geeft hinder, beter is een tunnel	voor kennisgeving aangenomen. Een tunnel met een lang gesloten gedeelte is op deze locatie met de aansluitingen op de Raadhuislaan en Singel technisch niet haalbaar.
CRS_F2_#053_W01	Fiets: de route Vreeland-Loenersloot is vol obstakels voor fietsers	Zie Q&A-lijst vraag 30
CRS_F2_#053_W01	Fiets: ontwerp vanuit de ogen van een fietser	Naar aanleiding van de ontwerpavonden juli 2019 is door de verkeerskundige samen met de Fietsersbond en gemeenten een tocht gemaakt langs bijna de gehele N201. Binnen het programma worden ontwerpen op basis van het bezoeken van de concrete locatie(s) gemaakt.
CRS_F2_#053_W01	Fietstunnel Vreeland is een goed idee (veiligheid)	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#053_W01	Vreeland: dubbele rijbanen zijn niet nodig (getoeter, fijnstof, geluidhinder).	Zie Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#053_W01	Er wordt te weinig gehandhaafd	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#054_W01	Waverveensepad moet rechtstreeks aangesloten blijven op de N201, op Mijdrecht gericht, zwaar vracht/landbouwverkeer en bereikbaarheid leveranciers/afnemers	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#054_W01	Mijdrecht: behoud twee aansluitingen op de N201	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#054_W01	Functie weg is bereikbaarheid regio, niet alleen doorstroming	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#054_W01	Houdt de Irenebrug open voor alle verkeer, anders staat er weer file naar Uithoorn	Zie Q&A-lijst vraag 19
CRS_F2_#054_W01	Busbaan: wijzig deze op het tracé Mijdrecht-Uithoorn in parallelweg, bus op rijbaan	Zie Q&A-lijst vraag 17. Naar verwachting zal de doorstroming op de N201 door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat deze optie mogelijk wordt. De ontwerpen zullen aan de hand van een integraal verkeersmodel worden doorgerekend.
CRS_F2_#054_W01	Fietsers: leg tunnel of veilige fietsoversteek van Mijdrecht naar Waverveensepad aan	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#054_W01	kruispunt N212/N201: veel ongelukken door afstelling VRI	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#054_W01	kruispunt Hofland: hier steken ondanks verbod fietsers over, aandacht voor handhaving	Dit probleem is bekend en wordt in de verdere uitwerking meegenomen. Zie ook Q&A-lijst vraag 18

CRS_F2_#054_W01	Als strekking bij Mijdrecht het verkeersprobleem alleen verplaatst is de maatregel niet nodig	De ontwerpen zullen aan de hand van een integraal verkeersmodel worden doorgerekend. Als het probleem alleen verplaatst wordt is de maatregel niet effectief en zal deze moeten worden heroverwogen. Vooralsnog lijkt het strekken van de bocht een kansrijke optie.
CRS_F2_#055_W01	Weg loopt over de volkstuinten (fam. Winkel), hoe worden deze mensen gecompenseerd?	Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerkt.
CRS_F2_#055_W01	Maak geen bedrijventerrein van de tuinen in Mijdrecht, trekt verkeer aan	Voor kennisgeving aangenomen. Indien de bocht bij Mijdrecht wordt verlegd zal ook de ruimtelijke ontwikkeling rond het nieuwe tracé aandacht krijgen. Dit is een taak en bevoegdheid van de gemeente
CRS_F2_#055_W01	Mijdrecht: is het probleem niet de hoeveelheid verkeer in/uit Mijdrecht (en niet de bocht)	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#055_W01	Mijdrecht: behoud twee aansluitingen op de N201	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#055_W01	OV: verbeter dit: snelle en frequente verbindingen, sneltram Uithoorn doortrekken,	Zie Q&A-lijst vraag 27
CRS_F2_#056_W02	Blij met ontwerpateliers en organisatie	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#056_W03	Fietstunnel: goed idee maar dan bij de kruispunt Singel (BP)	voor kennisgeving aangenomen, de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel
CRS_F2_#056_W04	Station Loenersloot: goed idee, groot draagvlak	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#056_W05	Fiets: fietsverbinding richting Loenersloot over de Spoorlaan en via fietsbrug over ARK	
CRS_F2_#056_W06	Brug: op korte termijn zoveel mogelijk dicht tijdens spits, verhoogde brug is geen oplossing	Zie Q&A-lijst vraag 1, een verhoogde brug zal op de ontwerpateliers in november/december 2019 niet meer worden getoond.
CRS_F2_#056_W07	Aquaduct: goed idee, graag verder uitwerken	voor kennisgeving aangenomen

CRS_F2_#056_W08	Kruispunt Raadhuislaan: geen rotonde	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#057_W01	Vooral extra opstelruimte > aantrekkende werking, voorsorteren op integrale verbreding	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45, 46 en 53
CRS_F2_#057_W01	Verlaag snelheid tot 60 km/u > goedkoop, betere leefbaarheid, geen aantrekkende werking	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#057_W01	Fietstunnel Vreeland: goed idee op voorgestelde locatie (langs Vecht)	voor kennisgeving aangenomen. De voorgestelde locatie komt te vervallen.
CRS_F2_#057_W01	OV: verbeter driehoek Vreeland-Loenen-Loenersloot. Werk bouwst. station Loenersloot uit	Zie Q&A-lijst vragen 28 t/m 30
CRS_F2_#058_W01	Is rekening gehouden met woningbouw in Wilnis, Mijdrecht en Vinkeveen (meer auto's)	Ja, in het integrale verkeersmodel dat gebruikt wordt om alle plannen en ontwerpen te beoordelen zijn alle woningbouwplannen en andere plannen die (mogelijk) tot meer verkeer leiden tot 2030 opgenomen.
CRS_F2_#059_W01	Mijdrecht: alleen afslag naar Hofland voor auto's en bussen, verder alleen Veenweg.	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#059_W01	Leg een kleine tunnel aan voor verbinding Waverveenseweg	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#059_W01	Leg een fietstunnel aan ter hoogte van de Waverveense Zijweg (bij Volvo garage)	Zie Q&A-lijst vraag 15
CRS_F2_#060_W01	Mijdrecht: behoud huidige tweezijdige ontsluiting vanaf Hofland richting Uithoorn	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#060_W01	Vrachtverkeer verbieden voor afslag Hofland	Zie Q&A-lijst vraag 17. Deze suggesties wordt meegenomen.
CRS_F2_#061_W01	Oplossing voor file is verbreden brug ARK en N201 verdubbelen van A2 tot Hilversum	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45, 46 en 53
CRS_F2_#062_W01	Loenersloot: tunnel is slecht idee. Afrit naar Loenersloot zuid niet afsluiten, rijstroken erbij	voor kennisgeving aangenomen. Een van de opties is om de huidige aansluitingen te handhaven en de opstelruimte op de hoofdrijbaan te vergroten. Zie ook Q&A-lijst vraag 45

CRS_F2_#063_W01	KP4 en 5: wat is de kosteneffectiviteit? Maatregelen leiden tot aantrekkende werking	Zie Q&A-lijst vraag 41. Voor KP5 (N402) geldt dat het rechte trekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.
CRS_F2_#063_W01	Is rekening gehouden met stikstof en recente jurisprudentie	Zie Q&A-lijst vraag 25
CRS_F2_#063_W01	Sluipverkeer vanaf Abcoude, deze route wordt aantrekkelijker in de plannen	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#063_W01	Ontwerpateliers en reactietermijnen te kort en deels in vakantieperiode	Zie Q&A-lijst vraag 51
CRS_F2_#064_W01	Bereikbaarheid wordt door ontwerpen aangetast (omrijden)	Bij bepaalde maatregelen zal de aansluiting op de N201 soms iets verder liggen. Wel wordt ernaar gestreefd de aansluitingen op de N201 te verbeteren.
CRS_F2_#064_W01	Derving inkomsten door slechte bereikbaarheid	Voor kennisgeving aangenomen. Hierover valt in deze fase nog weinig te zeggen. Financiële tegemoetkomingen zoals planschade kunnen eerst worden vastgesteld als de plannen concreter zijn uitgewerkt
CRS_F2_#064_W01	Sluit Waverveensepad aan op parallelweg met directe toegang tot N201	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#064_W01	Waverveense Zijweg verbreden en rechte trekken	Zie Q&A-lijst vraag 15
CRS_F2_#064_W01	Fietstunnel vanaf Hofland naar Waverveensepad	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#064_W01	Houdt rekening met zwaar vrachtverkeer en tractoren op Waverveensepad	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#065_W01	Fiets: verleg oversteeek van N196 naar de Ringdijk Eerste Bedijking (kaartje bijgevoegd)	Deze locatie ligt buiten de N201 en zal worden voorgelegd aan de gemeente
CRS_F2_#065_W01	Fiets: bij Vinkeveen met fiets omlaag terwijl je onderaan moet stoppen, graag ongelijkvloers	Zie Q&A-lijst vraag 31
CRS_F2_#065_W01	Fiets: tracé Loenersloot-Vreeland is met u-bochten erg oncomfortabel	Zie Q&A-lijst vraag 31
CRS_F2_#066_W01	Ontwerpateliers: presentatie "chaotisch"	voor kennisgeving aangenomen.
CRS_F2_#066_W01	Aanpak knelpunten N201 leidt tot aantrekkende werking	Zie Q&A-lijst vraag 41

CRS_F2_#066_W01	Integraliteit: beslissingen pas nemen als ook OV (bus, station) en fiets is onderzocht	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.
CRS_F2_#066_W01	Proportionaliteit: beleid streefwaarden (Mob.programma) leidt ertoe dat maatregelen worden genomen, terwijl het om slechts 20 min. extra reistijd in spits over hele N201 gaat.	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#066_W01	Ligging Loenersloot: Binnenweg ligt pal naast N201	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#066_W01	Toekomst: wellicht juist toename emissies, niet rijk rekenen (vgl. PAS-regeling)	Zie Q&A-lijst vraag 25. Het streven is om de leefbaarheid op en rond de N201 te verbeteren.
CRS_F2_#066_W01	Cummulatie: bij beoordeling Loenersloot betrekken overlast A2-ARK-Spoorwegen	Zie Q&A-lijst vraag 26
CRS_F2_#066_W01	Plannen zijn identiek aan plan uit 2012 voor aanleg rotonde (afgewezen door dorp)	Wij hebben de plannen uit 2012 naast de actuele ontwerpen gelegd. De ontwerpen verschillen sterk van elkaar. Van belang is het oordeel over de huidige plannen binnen het programma Toekomst N201 (2019)
CRS_F2_#066_W01	Tunnel: waarom geen tunnel onder ARK bij Loenersloot (vgl. Vreeland en Vinkeveen)	Zie Q&A-lijst vraag 4
CRS_F2_#066_W01	Oprijden N201: waarom geen stoplichtloze opritten	Zie Q&A-lijst vraag 48
CRS_F2_#066_W01	Doorstroming: waarom geen voorstel vrije doorstroming N201 zonder verbredingen etc.?	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020 (reactie is op dit punt niet helder)
CRS_F2_#066_W01	Alternatief: haal stoplichten weg, tunnel, op/afritten beide zijden, max. 60 km/u	Zie Q&A-lijst resp. de vragen 48, 5 en 38
CRS_F2_#066_W01	A2: oorzaak congestie op A2 is onvoldoende doorlaten bij VRI's	Zie Q&A-lijst vraag 11
CRS_F2_#066_W01	N402: leg tunnel met vrije afrit naar Loenen v/a Loenersloot, en van Loenen naar Vreeland	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#067_W01	KP4: aanleg tunnel met verbreding rijbaan is een goed idee, graag VRI handhaven	voor kennisgeving aangenomen

CRS_F2_#067_W01	Station Loenersloot: goed idee	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#068_W01	Fiets: fietstunnel bij Vreeland bij Duinkerken is slecht idee, te weinig ruimte, haakse bochten	Dit ontwerp komt te vervallen. Op het ontwerpatelier november/december 2019 zal dit plan niet meer worden gepresenteerd.
CRS_F2_#068_W01	Brug Vreeland: verhogen is geen oplossing, 0,5 meter is te weinig. Kies voor aquaduct	Dit ontwerp komt te vervallen. Op het ontwerpatelier november/december 2019 zal dit plan niet meer worden gepresenteerd.
CRS_F2_#069_W01	KP4: maatregelen leiden tot toename (sluip)verkeer	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#069_W01	Schade: cultuur, gezondheid, leefbaarheid, natuur en milieu	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#069_W01	OV: verbeteren (bus 120 vaker laten rijden), ontmoedigen autogebruik (rekeningrijden)	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29, Het kabinet is van plan om vanaf 2023 op een deel van de N201 een heffing voor vrachtverkeer worden ingevoerd. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt en goedgekeurd door het parlement. Daarnaast zijn er door het kabinet intenties uitgesproken tot het invoeren van enige vorm van rekeningrijden. Deze intenties zijn nog niet uitgewerkt
CRS_F2_#070_W01	Verlaag max. snelheid	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#070_W01	Handhaaf de snelheid (flitspaal, trajectcontrole, snelheidsbord)	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#070_W01	Verschuif het kruispunt Singel met benzinstation BP richting A2	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#070_W01	Gebruik geluidreducerend asfalt	Zie Q&A-lijst vraag 23, geluidsreducerend asfalt kan een effectieve bronmaatregel zijn.
CRS_F2_#070_W01	Fietspad naar Loenersloot, station Loenersloot, fietstunnel bij BP zijn goede ideeën	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#071_W01	Probleem N201 is VRI's bij toegangswegen en opnamecapaciteit A2	Zie Q&A-lijst vragen 48 en 10
CRS_F2_#071_W01	KP4: leg een rotonde aan bij Loenersloot (schets rotonde toegevoegd)	Zie Q&A-lijst vraag 6

CRS_F2_#072_W01	KP4: leg geen tunnel onder de N201, maar leg een rotonde zonder VRI's aan	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#072_W01	Voer max. snelheid 60 km/u in voor tracé A2-Vreeland	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#073_W01	VRI: anders afstellen bij Loenersloot. Zet lichten noord en zuid tegelijk op groen	Zie Q&A-lijst vraag 47. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is. Voor wat betreft het tegelijk op groen zetten van de verkeerslichten noord en zuid valt op te merken dat dit tot een zeer verkeersonveilige situatie leidt. Dit voorstel zal niet in overweging worden genomen.
CRS_F2_#073_W01	Vrachtverkeer van N201 weren	Zie Q&A-lijst vraag 44
CRS_F2_#074_W01	-informatie is nog onvolledig (beoordeling smileys, samenhang, onderzoeken, ov, fiets)	Zie Q&A-lijst vraag 54
CRS_F2_#074_W02	-geen maatregelen die overlast en gezondheidsrisico's indammen	Zie Q&A-lijst vraag 23
CRS_F2_#074_W03	-onvoldoende aandacht voor aansluiting dorpen/onderliggend wegennet	Zie Q&A-lijst vraag 40
CRS_F2_#074_W04	-verkeersveiligheid: voer 60 km/u in, verhoogt ook weggapaciteit	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#074_W05	-blij met deels open ondertunneling, voorstel voor alternatief tracé	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#074_W06	-onduidelijkheid over kruisen ringvaarten	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#074_W07	-fietsroute Geuzensloot: waarom deze keuze, hoe aansluiten, vraagtekens natuur/landschap	Zie Q&A-lijst vraag 32. In aanvulling hierop is vastgesteld dat er betere alternatieven zijn. In de ontwerpstudio's in november/december 2019 zal een alternatief worden getoond.
CRS_F2_#074_W08	-kruispunt N212 nog onduidelijk: is het een fietsbrug of tunnel, aansluiting via N212?	In het getoonde ontwerp op het ontwerpstudio juli 2019 gaat het om een tunnel

CRS_F2_#074_W09	-Demmerikse brug vervangen door aquaduct, b.v. nabij Vinkeveen	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#074_W10	-Aandacht voor bovenwettelijke maatregelen ontbreekt	Voor het ontwerpatelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt. De aandacht voor bovenwettelijke maatregelen komt dus nog aan de orde.
CRS_F2_#074_W11	-Fiets: route langs N201 v/a N212 geheel langs zuidzijde biedt kansen	Zie Q&A-lijst vraag 31.
CRS_F2_#074_W12	-OV station Loenersloot: op welke manier wordt hier rekening mee gehouden	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#074_W13	-Afslag Loenen: waarom is reconstructie nodig	Voor KP5 (N402) geldt dat het rechttrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.
CRS_F2_#074_W14	-Algemeen: faciliteren doorgaand verkeer betekent aantrekkende werking, voorschot 2x2	Zie Q&A-lijst vraag 41
CRS_F2_#074_W15	-Wil van gedachten wisselen over betekenis maatregelen en integratie overige aspecten	Dat is mogelijk, hiervoor zal deze organisatie worden benaderd voor een afspraak in november
CRS_F2_#074_W16	-Wil bewonersbijeenkomst houden voor Vinkeveen	voor kennisgeving aangenomen, de geplande ontwerpatelier in november/december vormen de bijeenkomsten waarop met bewoners wordt gesproken. Daarnaast is een aparte afspraak om van gedachten te wisselen altijd mogelijk
CRS_F2_#075_W01	Zie reactie nummer 32	Zie antwoord bij reactie nummer 32
CRS_F2_#076_W01	Zie reactie nummer 33	Zie antwoord bij reactie nummer 33
CRS_F2_#076_W01	Brug ARK moet verbreed worden, 2 rijbanen is te weinig	Zie Q&A-lijst vraag 3
CRS_F2_#076_W01	Waarom staat brug over Angstel als optie om te verhogen, is een vaste brug dus niet nodig	Zie Q&A-lijst vraag 8

CRS_F2_#076_W01	Station Loenersloot verkeersaantrekkende werking (parkeren), is het station wel nodig?	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen. De haalbaarheid van een station wordt onderzocht.
CRS_F2_#077_W01	-Scores: geen onderbouwing/motivering, geen inzicht in (integrale) afweging	Zie Q&A-lijst vragen 24 en 25
CRS_F2_#077_W01	-Verkeer: nadruk verkeer, onvoldoende invulling opgaven landschap, natuur, geluid, lucht	Voor het ontwerpatelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt. De aandacht voor bovenwettelijke maatregelen komt dus nog aan de orde.
CRS_F2_#077_W01	-Verkeer: behoefte inzicht verkeersaanzuigende werking varianten, angst voor verbreding	Zie Q&A-lijst vragen 41 en 53
CRS_F2_#077_W01	-Milieu: behoefte inzicht gevolgen uitstoot en geluid	Zie Q&A-lijst vraag 24
CRS_F2_#077_W01	-Natuur: behoefte beschrijving gevolgen varianten voor natuur, te weinig positieve effecten (b.v. natuurverbindingen, NNN, doorsnijding Marickenland, ecopassages). Scores niet consistent (b.v. weidevogelkerngebied, NNN tellen zwaar)	Zie Q&A-lijst vraag 24, in het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.
CRS_F2_#077_W01	-Stikstof: externe effecten Natura 2000 cf uitspraak PAS moeten nog in beeld gebracht	Zie Q&A-lijst vraag 25
CRS_F2_#077_W01	-Fiets: route fietspad Geuzensloot ongewenst vanuit natuurbelang	Zie Q&A-lijst vraag 32. In aanvulling hierop is vastgesteld dat er betere alternatieven zijn. In de ontwerpatelier in november/december 2019 zal een alternatief worden getoond.
CRS_F2_#077_W01	-Cultuur en landschap: diverse gevolgen (zie brief 25/1/2019), behoefte aan informatie bij KP4 (Loenersloot), niet zinvol is rechte bocht KP5 (N402), positief over verdiepte passages vinkeveen, Demmeriksebrug en Vreeland	Voor KP5 (N402) geldt dat het rechte trekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de

		leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.
CRS_F2_#077_W01	-Willen graag van gedachten wisselen over oplossingsrichtingen	Dat is mogelijk, hiervoor zal deze organisatie worden benaderd voor een afspraak in november
CRS_F2_#078_W01	Er zijn veenmollen op de tuinen en omgeving bij de bocht van Mijdrecht, staan op rode lijst?	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#079_W01	Zie reactie 32	Zie antwoord bij reactie 32
CRS_F2_#080_W01	-Benut alle kansen voor het kiezen van oplossingen voor alle KP: recreatie&tourisme, fietsverbindingen, vaarverbindingen	Zie Q&A-lijst vragen 42 en 43
CRS_F2_#080_W01	-Combineer ondertunneling met aquaduct Vinkeveen	Zie Q&A-lijst vraag 14
CRS_F2_#080_W01	-Bij tunnel Vinkeveen graag meedenken over realisatie nieuwbouw verblijfrecreatie	Met betrokkenen heeft overleg plaatsgevonden.
CRS_F2_#080_W01	-Maakt graag een afspraak met de omgevingsmanager (doorkruisen percelen)	Met betrokkenen heeft overleg plaatsgevonden.
CRS_F2_#081_W01	-Aanpak zou landelijk niveau moeten zijn, geen verkeer vanaf Schiphol over N201	Zie Q&A-lijst vraag 40 en 44
CRS_F2_#081_W01	-Ventweg moet huidige functie behouden t/m Vinkeveen ivm bereikbaarheid bedrijf, agrarisch verkeer, veilig met de fiets naar het dorp	In de gepresenteerde plannen behoud de ventweg de huidige functie
CRS_F2_#081_W01	-Tunnel Vinkeveen: kies voor lange tunnel die onder midden Wetering doorloopt	In de gepresenteerde plannen zal de ondertunneling of verdiepte ligging alleen aan de oostzijde van de Midden Wetering plaatsvinden
CRS_F2_#081_W01	-Vastgoed: gronden C.M. Spruijt nu niet nodig, willen we graag zo houden	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#081_W01	-Waverveen wil aansluiting richting Mijdrecht behouden	Zie Q&A-lijst vraag 16
CRS_F2_#081_W01	-KP5: strekken bocht lost niets op	Voor KP5 (N402) geldt dat het rechttrekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.

CRS_F2_#081_W01	-Mijdrecht: strekken bocht lost niets op	Verkeerskundig lijkt het strekken van de bocht te leiden tot een aanmerkelijke verbetering van de doorstroming. Dit wordt getoetst aan de hand van een integraal verkeersmodel, zie Q&A-lijst vraag 40
CRS_F2_#081_W01	-KP2 (N212): een ventweg is noodzakelijk	In de gepresenteerde plannen blijft de huidige ventweg behouden
CRS_F2_#082_W01	-Loenersloot: houdt rekening met geluidsoverlast, dempende rand en/of groene aankleding	Zie Q&A-lijst vraag 20 en 26
CRS_F2_#082_W01	-Station Loenersloot slecht idee, gaat overlast veroorzaken	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#082_W01	-Voor ons werk is het noodzakelijk dat we de auto gebruiken	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#083_W01	-Loenersloot: de beste optie is VRI goed regelen in spits, probleem is sluipverkeer Abcoude	Zie Q&A-lijst vragen 48 en 9
CRS_F2_#084_W01	-Vreeland: verkeerskundig is er geen probleem, alleen de brug. Beperkt openingstijden	Zie Q&A-lijst vraag 1 en 38. De constatering dat er verkeerskundig nauwelijks problemen ter hoogte van Vreeland zijn stemt overeen met de huidige waarnemingen
CRS_F2_#084_W01	-voor de gehele weg 60 km/u invoeren	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#084_W01	-Treinstation Loenersloot goed idee (klimaat, duurzame verkeersplanning)	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 30. Bij plannen voor een evt. station Loenersloot worden de verkeerskundige effecten en de effecten op nabijgelegen locaties meegenomen
CRS_F2_#084_W01	-Fiets: uitbreiden routes en paden. Fietstunnel Vreeland goed idee. Extra fietspad naar Loenersloot (ws bedoeld: aan noordzijde)	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36. de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpdeliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel
CRS_F2_#084_W01	-Rotonde Raadhuislaan slecht idee	Een rotonde zal op de ontwerpdeliers in november/december 2019 niet meer worden getoond.
CRS_F2_#084_W01	-Graag geluidswerende voorzieningen bij 't Sluisje en nieuwbouwwijk Vreeland	Zie Q&A-lijst vraag 21
CRS_F2_#085_W01	-Zorgen over bereikbaarheid en ontsluiting Loenersloot.	voor kennisgeving aangenomen

CRS_F2_#085_W01	-VRI: zet verkeerslichten langer op groen, staan nu ook slecht afgesteld	Zie Q&A-lijst vragen 47 en 48. Recent zijn alle verkeerslichten op de N201 vervangen door zgn. slimme verkeerslichten (iVRI's). Deze worden momenteel ingeregeld. Dit kan tijdelijk tot enige hinder leiden doordat de afstemming (nog) niet optimaal is.
CRS_F2_#085_W01	-Doe iets aan het sluijverkeer	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#085_W01	-Tunnel onder N201 bij Loenersloot: zorg voor voldoende hoogte ivm landbouwverkeer	Bij de ontwerpen zal hier rekening mee worden gehouden
CRS_F2_#086_W01	-Loenersloot: twijfel over verbeteren doorstroming door varianten	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#086_W01	-Voorkeur om geen tunnel aan te leggen, tast aangezicht aan	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#086_W01	-Betere doorstroming trekt verkeer aan. Doe iets aan het sluijverkeer vanaf Abcoude	Zie Q&A-lijst vragen 41 en 9
CRS_F2_#086_W01	-Tunnel onder N201 verlengd de sluijroute Abcoude-Loenersloot-Breukelen	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#087_W01	Loenersloot	xxx
CRS_F2_#087_W01	-er is te weinig gekeken naar leefbaarheid voor omwonenden	Voor het ontwerpatelier in juli 2019 is dit een terechte opmerking. In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt.
CRS_F2_#087_W01	-te weinig varianten en onderzoeksbureau gaf aan dat alternatieven buiten opdracht liggen	Zie Q&A-lijst vraag 52
CRS_F2_#087_W01	-De problemen liggen bij de verkeerslichten (belemmeren doorstroming) en toerit A2	Zie Q&A-lijst vragen 48 en 10
CRS_F2_#087_W01	-Meer asfalt betekent meer verkeer en dus hinder. Verkeer moet omrijden over A2-A9-A1	Zie Q&A-lijst vraag 41 en 44
CRS_F2_#087_W01	-Voer 60 km/u in, constante stroming, VRI's eruit en rotondes	Zie Q&A-lijst resp. vragen 38, 48 en 47
CRS_F2_#087_W01	-Meer asfalt betekent meer stikstof	Zie Q&A-lijst vraag 25
CRS_F2_#087_W01	-Onderzoeksbureau heeft niet de juiste opdracht gekregen	Zie Q&A-lijst vraag 52
CRS_F2_#087_W01	Stellers willen graag toelichten en langskomen op provinciehuis	Dit overleg heeft inmiddels plaatsgevonden

CRS_F2_#088_W01	Zie reactie 32	zie antwoord bij reactie 32
CRS_F2_#088_W01	Aanvulling: win informatie over ontwerpeisen in bij boeren ivm agrarisch verkeer	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#089_W01	-Er wordt een schets gegeven van de voorgeschiedenis van de N201 (verbreding in NH, aanleg aquaduct als "flessehals", dubbele S-bochten naar Mijdrecht)	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#089_W01	-Behoud aansluiting Hofland met Shell en horeca maar zonder vrachtverkeer	Zie Q&A-lijst vraag 17
CRS_F2_#089_W01	-Leg zoveel mogelijk vrije rechtsaffers aan op de N201	Dit kan in sommige situaties een effectieve maatregel zijn. Bij het voorstel om ter hoogte van de N212 een fietstunnel aan te leggen is de aanleg van een rechtsaffer meegenomen.
CRS_F2_#089_W01	-Leg een fly over aan voor verkeer van Uithoorn naar Vinkeveen	voor kennisgeving aangenomen. Ongelijkvloerse kruispunten en andere grootschalige maatregelen passen in beginsel minder binnen de opdracht waarbij uitgangspunt is het behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn.
CRS_F2_#089_W01	-Pas de aansluiting Vinkeveen aan door verhoogd viaduct en aanpassen op/afritten	Zie Q&A-lijst vraag 13
CRS_F2_#089_W01	-Wil aantal rijbanen op de N201 vergroten tot 2x2	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#089_W01	-Leg busbaan aan van Vinkeveen naar A2 tbv stimuleren OV	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#089_W01	-Verkeer neemt toe, de A2 is verbreed maar de N201 niet. Beter faciliteren	Zie Q&A-lijst vraag 10.
CRS_F2_#090_W01	-Verdiepte ligging van rijbanen ter hoogte van Vinkeveen	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#090_W02	-Snelheidsbeperking naar 60 km/u	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#090_W03	-Extra lange ondertunneling tot na de woonkern van Vinkeveen	Zie Q&A-lijst vraag 14

CRS_F2_#090_W04	-Hoge geluidswal met een radius zodat het geluid op een betere manier wordt begeleid en er dus minder geluidsoverlast komt in Vinkeveen	De plannen voorzien onder meer in een tunnel of verdiepte ligging van de N201 ter hoogte van Vinkeveen. Als deze plannen worden uitgevoerd zal dit zorgen voor een aanmerkelijke vermindering van de geluidsoverlast.
CRS_F2_#090_W05	-Verleggen van N201 vanaf de 'Adelaar' achter de boerderij langs naar de bocht van Mijdrecht	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#091_W01	-Herinrichting van n 201 moet kans zijn om bijdrage te leveren aan punctualiteit en regelmaat van het OV. Busbaan moet onderdeel worden van Kp1plan Mijdrecht	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29. Mogelijk zal de doorstroming door het rechttrekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41
CRS_F2_#092_W01	-Weg loopt door natuurgebied en verkeer mag dat niet aantasten	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#092_W02	-Diependaalselaan niet aanpakken. Dat is op dit moment bottleneck en dat moet zo blijven	De plannen voorzien op dit moment niet in aanpassing van de Diependaalselaan.
CRS_F2_#092_W03	-Alleen lokaal verkeer toestaan. Doorgaand verkeer ontmoedigen (moet over A1 en A2)	Zie Q&A-lijst vraag 41 en 44
CRS_F2_#093_W01	-Aquaduct aanleggen. De brugwachter huisjes liefst behouden/herbouwd.	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#093_W02	-Fietstunnel niet aan westkant van Vecht maar aan oostkant bij stoplicht ivm verkeerschaos rond schoolplein. Indien fietstunnel bij Raadhuislaan wordt aangelegd ook geen noodzaak meer om rotonde aan te leggen	voor kennisgeving aangenomen, de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpstudio's in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel
CRS_F2_#093_W03	-Betere fietsverlichting langs N201 tussen Vreeland en Hilversum	Zie Q&A-lijst vraag 33
CRS_F2_#093_W04	-Rotonde Raadhuislaan alleen nodig als er een aquaduct komt	voor kennisgeving aangenomen, in de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpstudio's in november/december 2019 worden getoond zal de rotonde ontbreken.
CRS_F2_#093_W05	-Extra verkeerscamera's bij stoplichten oostkant van Vechtbrug om door rood rijden te bekeuren (gebeurt nu heel vaak)	Zie Q&A-lijst vraag 55

CRS_F2_#094_W01	-Wijzigen busbaan naar parallelweg zodat verkeer via stoplicht veilig de N201 op kan draaien. Nu heel onveilige situatie vanaf eerste Zijweg en Middenweg	Zie Q&A-lijst vraag 18. Mogelijk zal de doorstroming door het rechttrekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41
CRS_F2_#094_W02	-Weg zou verbreed kunnen worden zodat men in twee richtingen kan rijden	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#094_W03	-Betere mogelijkheid om N201 over te steken als voetganger/fietser door brug of tunnel	Zie Q&A-lijst vraag 16. De mogelijkheid voor een fietstunnel vanaf Mijdrecht richting noorden wordt bekeken.
CRS_F2_#095_W01	-Verbeteren van ontsluiting zijwegen op N201. Nu erg lastig om de N201 op te draaien wat leidt tot gevaarlijke situaties	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#095_W02	-Verbeteren afslaan mogelijkheden van N201 naar zijwegen	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#095_W03	-Zorg voor belemmeringen op de bestemmingsverkeerwegen. Momenteel veel sluijverkeer dat tot onveilige situaties leidt	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#095_W04	-Alleen bij bushalte Tienboeren kan je uitstappen en veilig oversteken. Bushalte eerste/tweede zijweg heeft geen veilige manier om over te steken.	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#096_W01	-Geef OV meer ruimte zodat mensen uit de auto worden gelokt	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#096_W02	-2x2 rijstroken op traject N201 tussen Mijdrecht en Vinkeveen waarvan (in beide richtingen) 1 baan voor OV en 1 baan voor auto	Mogelijk zal de doorstroming door het rechttrekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht, zie ook Q&A-lijst vraag 41. Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#096_W03	-Fietstunnel onder n 201 door of fietsbrug over de weg heen. Fietzers wachten nu lang en hebben gevaarlijke situaties	Zie Q&A-lijst vraag 16. De mogelijkheid voor een fietstunnel vanaf Mijdrecht richting noorden wordt bekeken.
CRS_F2_#097_W01	-Aanleggen rotonde, eventueel met bypasses om doorstroming te bevorderen	Zie Q&A-lijst vraag 47

CRS_F2_#097_W02	-Auto's vanaf Loenersloot en Binnenweg komen n201 niet op. Indien rotonde niet kan dan stoplichten	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#097_W03	-Geen tunnel aanleggen	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#098_W01	-Busbaan gebruiken als parallelweg en dan bij stoplichten op n201 draaien	Mogelijk zal de doorstroming door het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht zodanig verbeteren dat een aparte busbaan niet meer nodig is en de bus met het verkeer op de rijbaan mee kan rijden. Dit wordt onderzocht.
CRS_F2_#098_W02	-Indien parallelweg niet kan, uitvoegstrook aanleggen van n201 naar eerste zijweg	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#098_W03	-Verlagen maximale snelheid	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#098_W04	-Verbeteren algehele verkeersveiligheid op n201, vooral met op- en af draaien. Nu gevaarlijk en ongelukken	Zie Q&A-lijst vraag 18. Bij de plannen staan de uitgangspunten van duurzaam veilig ontwerpen centraal. Waar mogelijk wordt gezocht naar een betere verkeersveiligheid.
CRS_F2_#099_W01	-Voorkeur voor variant B. Minder verkeerslichten en centraal punt voor invoegend verkeer	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#099_W02	-Doe variant B. Variant A onnodig duur	Zie Q&A-lijst vraag 41. Voor KP5 (N402) geldt dat het rechte trekken van de huidige bocht mogelijkheden biedt om de aansluiting beter, slimmer en kleiner te kunnen vormgeven.
CRS_F2_#099_W03	-Brug alleen bedienen buiten spits om	Zie Q&A-lijst vraag 1
CRS_F2_#099_W04	-Verbreden traject tussen kp 3 en 5 naar 2x2 rijstroken i.c.m. nieuwe brug	Uitgangspunt voor de plannen is behoud van het huidige wegprofiel 1x1 en het oplossen van de knelpunten/kruispunten (zgn. denkrichting 3, zie besluit PS 18 februari 2019). Wel zal er bij de kruispunten extra opstelruimte nodig zijn. Zie ook Q&A-lijst vraag 45 en 46
CRS_F2_#100_W01	-Geen verkeerslichten bij Rijksstraatweg en Binnenweg	Zie Q&A-lijst vraag 39 en 48
CRS_F2_#100_W02	-Tunnel onder n201 voor verkeer vanuit Loenersloot naar Binnenweg en richting Hilversum. Ook voor landbouwverkeer	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#100_W03	-Fietstraject ten zuiden van de N201 als er tunnel komt	Zie Q&A-lijst vraag 34

CRS_F2_#100_W04	-I.p.v. tunnel ook rotonde mogelijk met oprit vanaf Binnenweg naar A2 en oprit vanaf Rijksstraatweg naar Hilversum die direct op de rotonde uitkomen	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#100_W05	-Snelheid op eventuele rotonde lager brengen zodat verkeer beter in kan voegen	Iedere rotonde is zodanig vormgegeven dat de snelheid reeds sterk wordt teruggebracht. Een aanvullende maatregel in verband met invoegen kan het plaatsen van een zgn. rotonde-doseerinstallatie, dat is een verkeerslicht. Deze maatregel is vooralsnog binnen het programma Toekomst N201 niet in beeld.
CRS_F2_#101_W01	-Oval rotonde aanleggen bij Loenersloot om verkeer te remmen	Zie Q&A lijst vraag 6
CRS_F2_#101_W02	-Stoplichten weghalen als er een rotonde komt	Zie Q&A-lijst vraag 47
CRS_F2_#101_W03	-In middenberm groen of kunstvoorwerp plaatsen voor aangezicht	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#102_W01	-Verbeter de verkeersveiligheid voor voetgangers die over willen steken, nu levensgevaarlijk	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#102_W02	-Creër veilige fietsoversteek voor mensen die N201 over willen steken	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#102_W03	-Verbeter de mogelijkheden om af te slaan van de N201 naar de eerste Zijweg. Verkeer heeft nu soms te laat door dat er geremd wordt en busbaan veroorzaakt extra moeilijkheid bij afslaan	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#103_W01	-Behoud karakteristiek Landschap	In het huidige ontwerpproces worden stap-voor-stap achtereenvolgens de doorstroming en bereikbaarheid (ontwerpatelier 1), de leefbaarheid (ontwerpatelier 2) en vervolgens de integrale tracébrede afweging gemaakt. De afweging van het aspect landschap zal in ontwerpatelier 2 meer aandacht krijgen
CRS_F2_#103_W02	-Weg niet uitbreiden aangezien verkeerssituatie over 5 tot 10 jaar heel anders is	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#103_W03	-Tunnel voor vee van agrariërs. Niet voor verkeer!	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#103_W04	-Verlagen snelheid en zorgen voor flitspalen ter controle	Zie Q&A-lijst vragen 38 en 55

CRS_F2_#103_W05	-Denk aan Rijksmonument Geijnzigt en andere huizen in het kasteelkwartier.	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#104_W01	-Tunnel vanaf Amstel doortrekken tot na Mijdrecht	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#104_W02	-Veel hinder van N201 voor omwonenden, zowel in doorstroming als in geluid en lucht	Zie Q&A-lijst vraag 23
CRS_F2_#104_W03	-Vrachtverkeer weren van N201 en gebruik laten maken van A9	Zie Q&A-lijst vraag 44
CRS_F2_#105_W01	-Aanleg tunnel onder N201 om vanuit bedrijf met landbouwverkeer en vee naar andere kant van weg te komen	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#105_W02	-Verkeerslichten bij in-uit rit van het bedrijf. Toegang tot N201 is essentieel voor voortgang bedrijf	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#105_W03	-Aanleg parallelweg aangezien N201 beschikbaar moet blijven voor landbouwverkeer voor de bedrijven	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#105_W04	-Landbouwverkeer moet mogelijk blijven op traject Loenersloot-Braambrugge ook vanaf de N201	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#106_W01	-Denk aan toekomst van wegverkeer. Huidige oplossingen voor knelpunten over een paar jaar achterhaald	Zie Q&A-lijst vraag 49
CRS_F2_#106_W02	-Behoud karakter van historische gebouwen in Loenersloot. Hebben belangrijke cultuur waarde	Het aspect leefbaarheid, meer in het bijzonder landschap en cultuur worden meegewogen in de plannen.
CRS_F2_#106_W03	-Doe niks aan N201 maar investeer in alternatieven om spits drukte te voorkomen	Het onderzoeken van maatregelen buiten fysieke aanpassing is onderdeel van de opdracht: smart mobility. Zie ook het besluit van Provinciale Staten van de 18 februari. Zie ook Q&A-lijst vraag 52
CRS_F2_#106_W04	-Snelheid reductie voor betere veiligheid, minder geluid en schonere lucht	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#106_W05	-Betere luchtkwaliteit langs N201 stimuleert fietsen	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36
CRS_F2_#106_W06	-Investeer in bestaande OV verbindingen en goede bereikbaarheid van dit OV	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#106_W07	-Fietspad langs spoor	Zie Q&A-lijst vraag 35
CRS_F2_#106_W08	-Investeer op N201 in betere fietspaden ipv asfalt. Vooral betere verlichting	Zie Q&A-lijst vragen 30 t/m 36

CRS_F2_#107_W01	-Voor alle zijwegen een aparte uitvoegstrook aanleggen zodat er veilig afgeslagen kan worden	Zie Q&A-lijst vraag 18
CRS_F2_#108_W01	-Aanleggen OV busbaan en haltes in dorpskernen	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#108_W02	-Aanleggen bus-trein knooppunt bij Loenen/Vinkeveen met frequente treindienst en aansluiting op buslijnen in diverse richtingen.	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#108_W03	-Inrichten snelbusdienst die Station Loenen verbindt met andere plaatsen langs N201	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#108_W04	-Tariefintegratie bij nieuw OV traject tussen bus-tram en trein (overstappen op modaliteit mag geen extra geld kosten)	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29. Voor het realisatie van zo'n tariefintegratie zijn wij afhankelijk van derden.
CRS_F2_#108_W05	-Doortrekken Amsteltram lijn naar Mijdrecht (of verder)	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 29
CRS_F2_#108_W06	-Integraal openbaar vervoer waarbij ook de fiets aandacht krijgt	Zie Q&A-lijst vragen 27 t/m 36
CRS_F2_#110_W01	-Verleg fietsroute naar zuidzijde van N201 (en behoud fietspad aan noordzijde)	Zie Q&A-lijst vraag 34
CRS_F2_#110_W02	-Geen fietspad langs Duinkerken, wel vrijliggend langs de Singel aan de dorpskant en fietstunnel	de bijgestelde ontwerpen die op de ontwerpateliers in november/december 2019 worden getoond zullen aansluiten bij de oversteek bij de Singel
CRS_F2_#110_W03	-Extra fietspad hoek Singel richting Niftaralakelaan	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#110_W04	-Fietsroute in voorrang houden	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#110_W05	-Verbreden fietsruimte en bredere bermen tussen fietspad en autobaan	Zie Q&A-lijst vraag 36
CRS_F2_#110_W06	-Snelverkeer scheiden van langzaam verkeer bij viaduct Vinkeveen	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#110_W07	-Fietstunnel vanaf binnenweg naar Rijksweg	In overleg met de gemeente wordt bezien hoe de aansluitingen op het onderliggend wegen/fietsnetwerk kan worden verbeterd
CRS_F2_#111_W01	-Afschaffen verkeerslichten vanaf Breukelen naar N201 en wellicht rotonde aanleggen	Zie Q&A-lijst vragen 47 en 48
CRS_F2_#111_W02	-Brug alleen bedienen buiten spits om	Zie Q&A-lijst vraag 1

CRS_F2_#111_W03	-Aanleggen vluchthavens zodat verkeer met pech geen oponthoud voor de rest zorgt	beantwoording volgt, naar verwachting begin 2020
CRS_F2_#111_W04	-Inzetten op gedrag in verkeer door bv filmpjes ANWB of borden van RWS langs de weg	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#111_W05	-Strengere controles op gebruik van mobiele telefoon in verkeer	Zie Q&A-lijst vraag 55
CRS_F2_#112_W01	-Invoeren zwaardere wegenbelasting op provinciale wegen t.o.v. rijkswegen	Zie Q&A-lijst vraag 56
CRS_F2_#112_W02	-Duidelijke route bewegwijzeringen voor bloemenveilig en chaffeurs die dit volgen positief belonen	Zie Q&A-lijst vraag 44
CRS_F2_#112_W03	-Extra verkeerslichten op N201 om gebruik ervan te ontmoedigen (en camera's om door rood rijden te bekeuren)	Ter illusratie, zie Q&A-lijst vragen 44, 48 en 55.
CRS_F2_#112_W04	-snelheid op N201 terugbrengen naar 60 km/u en camera's	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#113_W01	-Aanpassen maximum snelheid naar 60 km/u	Zie Q&A-lijst vraag 38
CRS_F2_#113_W02	-Grote oorzaak van problemen op N201 komen vanaf de A2 en dus moet Rijkswaterstaat daar verantwoordelijkheid nemen	Zie Q&A-lijst vraag 10
CRS_F2_#113_W03	-Nieuwe varianten die meer rekening houden met nadelen voor dorp Loenersloot. Op dit moment onvoldoende aandacht voor sluipverkeer en negatieve geluids- en milieu effecten	Zie Q&A-lijst vragen 4 t/m 11, 20 en 26
CRS_F2_#113_W04	-Aandacht voor leefbaarheid en verkeersveiligheid ontbreekt. Eerst huidige overlast verminderen voordat een nieuwe weg (met nog meer overlast) wordt aangelegd)	Zie Q&A-lijst vragen 20 en 26
CRS_F2_#113_W05	-Betere afwikkeling van verkeer op Binnenweg en Rijksweg op N201. Nu erg lang wachten	Zie Q&A-lijst vragen 4 t/m 11
CRS_F2_#113_W06	-Bewoners willen een visie die rekening houdt met oplossen van problemen mbt sluipverkeer en negatieve gevolgen hiervan op leefbaarheid	Zie Q&A-lijst vraag 9
CRS_F2_#113_W07	-Variant B is onwenselijk aangezien dit leidt tot ernstige aantasting van leefomgeving.	voor kennisgeving aangenomen

CRS_F2_#113_W08	-Ondertunneling vanaf A2 tot aan afslag met de N402 (Loenen) (gesloten tunnel, geen open tunnelbak)	voor kennisgeving aangenomen
CRS_F2_#113_W09	-Aquaduct ten hoogte van Loenersloot	Zie Q&A-lijst vraag 4
CRS_F2_#113_W10	-Ronde met vrije oprijbanen	Zie Q&A-lijst vraag 6
CRS_F2_#113_W11	-Alle verkeerslichten verdwijnen. Nieuwe op- en afrit bij Binnenweg/Rijksstraatweg. Ook vrije oprit van Rijksstraatweg naar A2 i.s.m. tunnel onder N201 tussen Loenersloot zuid en Noord met een weg evenwijdig aan N201	Zie Q&A-lijst vraag 5
CRS_F2_#114_W01	-Verbreding van N201 ter hoogte van Loenersloot niet door laten gaan (tast historische ensemble van kasteel en bijbehorend landschap aan)	Het aspect leefbaarheid, meer in het bijzonder landschap en cultuur worden meegewogen in de plannen.
CRS_F2_#114_W02	-Verbreden van weg lost niks op behalve dat het grond kost. Enkel neutrale effecten worden er verwacht en daarom is de noodzaak voor deze variant niet duidelijk	Zie Q&A-lijst vraag 45. Het aspect leefbaarheid, meer in het bijzonder landschap en cultuur worden meegewogen in de plannen.
CRS_F2_#114_W03	-Beter nadenken over effecten van verbieden/verleggen van weg op landschap. Variant B heeft nadrukkelijke impact op landschap terwijl dat nu niet zo gezien wordt (impact van deze variant op landschap wordt beschouwd als neutraal)	Zie Q&A-lijst vraag 45. Het aspect leefbaarheid, meer in het bijzonder landschap en cultuur worden meegewogen in de plannen. De opmerking dat variant B impact op landschap heeft is terecht en dit zal in het vervolgtraject aandacht krijgen.
CRS_F2_#114_W04	-Link leggen met natte verbindingzone onder A2 en hoe dit doorgetrokken zou kunnen worden	Dit zal aandacht krijgen bij de verdere uitwerking van de plannen.
CRS_F2_#114_W05	-Meer informatie over de wens om fysieke ruimte te reserveren en de betekenis voor de gronden van betrokkene.	In deze fase van het ontwerpproces kan hierover nog geen uitspraak worden gedaan. De ontwerpen zijn soms (deels) op eigendom van derden geprojecteerd. Indien besloten zou worden deze maatregelen uit te voeren is aankoop van deze gronden een optie. Grondeigenaren worden ook naast de ontwerpateliers op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

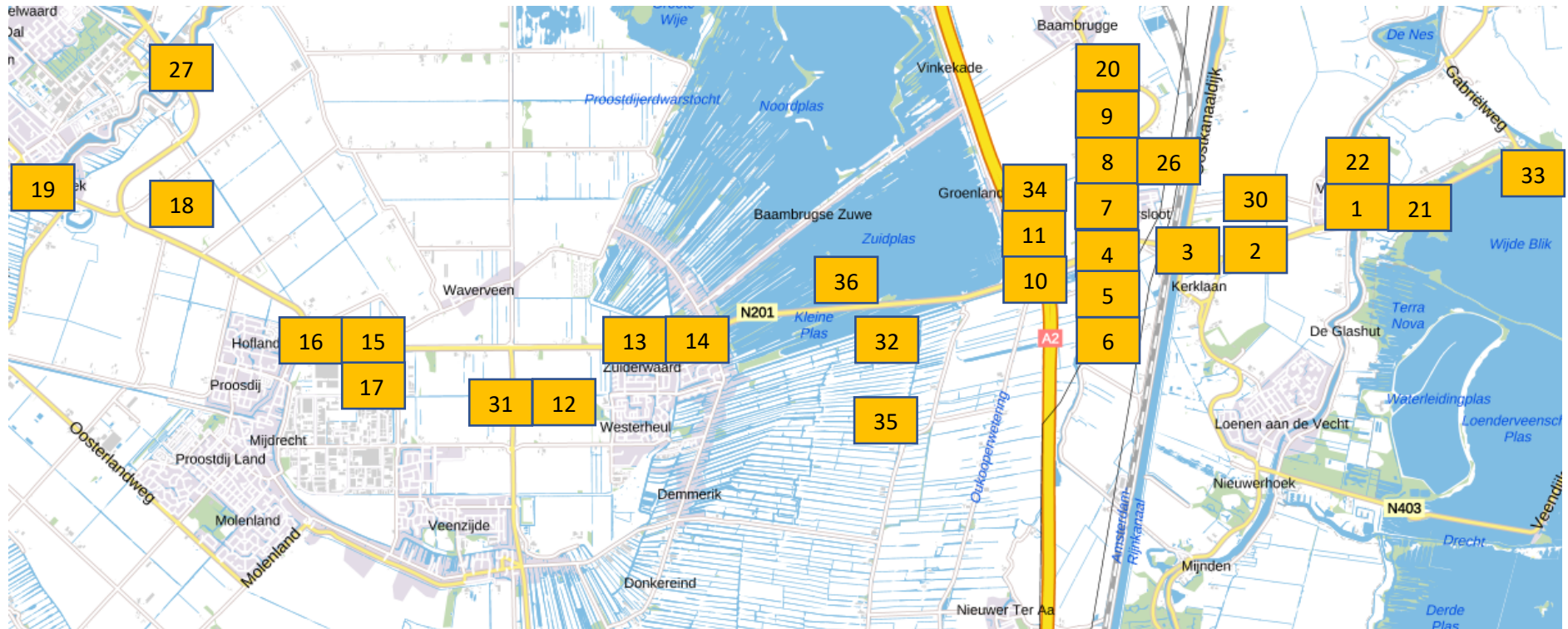
Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 2

**Samenvatting Q&A eerste
ontwerpatelier (oktober 2019)**

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



Reacties zonder specifieke locatie:

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

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

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

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

Leeswijzer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 3

**Weergave Q&A tweede ontwerpatelier
(december 2019)**

LIJST VAN ALLE INGEKOMEN REACTIES NAAR AANLEIDING VAN ONTWERPATELIER 2, TOEKOMST N201

Code CRS	Reactie	Antwoord	Verwerkt	Verwijzing Q&A-lijst
CRS_F2_#1001_W01	-Aansluiting op Hofland zonder kruising maar wel (VRI-loze) afrit vanuit Uithoorn en oprit met invoegstrook richting Vinkeveen	Dit is een nieuwe variant. Deze optie heeft als nadeel dat sturing met verkeerslichten slechts beperkt is en de oversteekbaarheid van noord naar zuid door fietsers/voetgangers wordt moeilijker. Daarom heeft een volwaardige kruising de voorkeur.	nee	vraag 23
CRS_F2_#1001_W02	-Aansluiting Veenweg ongelijkvloers	Hier wordt een nieuwe variant voorgesteld. Een ongelijkvloerse kruising is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel. In de plannen is uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. Op basis van de berekeningen kan deze het verkeer in de nieuwe situatie goed verwerken. Tevens is het een voordeel dat het verkeer op het gehele tracé met "slimme" verkeerslichten kan worden geregeld en is de ruimtelijke impact veel minder. Daarom heeft een gelijkvloerse kruising de voorkeur.	nee	vraag 23
CRS_F2_#1002_W01	-Meer kijken naar de groei van autoverkeer over 20-30 jaar en hierop anticiperen (er komen meer auto's i.p.v. minder)	Provinciale Staten hebben op 18 februari 2019 gekozen voor het behoud van het huidige wegprofiel (2 x 1 rijbanen) waarbij de knelpunten bij de kruisingen waar mogelijk worden aangepakt. Bij het beoordelen van de verkeerskundige effecten wordt gebruik gemaakt van een integraal verkeersmodel. Dit model rekent tot uiterlijk 2030. Modellen die rekening houden met een langere horizon zijn (nog) niet beschikbaar. Hoe het verkeer zich op een termijn van 20-30 jaar zal ontwikkelen valt op dit moment moeilijk in te schatten.	nee	vraag 46
CRS_F2_#1003_W01	-Fietspad langs Derde Zijweg en Tienboerenweg dient behouden te blijven	Het fietspad blijft behouden en zal waar nodig worden aangepast. In de plannen is opgenomen verbreding, realiseren van voldoende afstand en afscherming tussen rijbaan en fietspad en het zorgdragen voor goede en veilige oversteken over de N201.	ja	vraag 42
CRS_F2_#1003_W02	-Vanuit Uithoorn een bocht open laten naar Hofland. Geen haakse bocht want dat leidt tot opstopping	Dit is een nieuwe variant. Deze optie heeft als nadeel dat sturing met verkeerslichten slechts beperkt mogelijk is en de oversteekbaarheid van noord naar zuid door fietsers/voetgangers wordt moeilijker. Daarom heeft een volwaardige kruising de voorkeur.	nee	vraag 23

CRS_F2_#1003_W03	-Geen fietsbrug bij Hofland. Waverveense pad geeft voldoende voordeel voor fietsers en minder kosten	De fietsbrug die tijdens het tweede ontwerpatelier is getoond is niet opgenomen in de plannen. Fietsers kunnen via een nieuw vrijliggend fietspad aan de noordzijde tussen de nieuwe kruisingen bij Hofland en de Veenweg de N201 bereiken en bij de verkeerslichten veilig oversteken.	ja	vraag 25 en 26
CRS_F2_#1003_W04	Opstelvakken bespoedigen een vrije doorgang 4 banen lang bij A2, leg aan bij Tienboerenweg met toekomstige afslagen nabij Mijdrecht	Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten in haar besluit van 18 februari 2019. Als knelpunten (kruispunten) erg dicht bij elkaar liggen zal er een goede afweging moeten worden gemaakt. De kruising bij de Tienboerenweg ligt niet dichtbij een ander knelpunt op de N201 en volgens het verkeersmodel is verbreding op dit tracé ook niet nodig.	nee	vraag 34
CRS_F2_#1004_W01	-OV terug brengen naar de staat hoe het was in 2017 (inclusief sneldienst 142)	In de afgelopen jaren hebben verschillende dienstregelingwijzigingen plaatsgevonden in Mijdrecht en omgeving. Deze wijzigingen leveren in veel gevallen beter OV op, maar in individuele gevallen kunnen deze (helaas) ook minder positief uitpakken. In de plannen worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1004_W02	-Hou Irenebrug open voor (lokaal) autoverkeer	De Irenebrug is afgesloten voor agrarisch verkeer. De Raad van State heeft hierover recent uitspraak gedaan over de plannen van de gemeente Uithoorn om de komende vijf jaar agrarisch verkeer te verbieden om over de Irenebrug te rijden. Daarbij is de gemeente Uithoorn in het gelijk gesteld. Tegen deze uitspraak is geen beroep mogelijk, zodat hiermee de plannen definitief zijn geworden. De mogelijke effecten van de gewijzigde situatie worden meegenomen in de plannen Toekomst N201, waarbij samen met de provincie Noord-Holland wordt gekeken naar mogelijke oplossingen. De uitspraak van de Raad van State vindt u hier: https://www.raadvanstate.nl/@116668/201709837-1-a2/	ja	vraag 24 en 39
CRS_F2_#1004_W03	-Sowieso ook een aansluiting bij Hofland	De aansluiting bij Hofland blijft behouden met een volwaardig kruispunt met verkeerslichten	ja	vraag 23
CRS_F2_#1004_W04	-Zorg voor goede P+R faciliteit en halte vanuit Mijdrecht naar Uithoorn ter vervanging van huidige P+R te Amstelveen	Afhankelijk van het verbeteren van de busverbindingen in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) zullen er passende P&R-voorzieningen worden opgenomen. Dit zal in de verdere uitwerking van de plannen worden meegenomen.	ja	vraag 41

CRS_F2_#1005_W01	-Geluidsoverlast ter hoogte van Waverveen/Cliffordweg aanpakken dmv bommen/schermen	De N201 ligt op grote afstand en de geluidsoverlast vanaf de N201 is hier beperkt. In de plannen zijn geen maatregelen voor geluidsreducerende maatregelen opgenomen.	nee	
CRS_F2_#1006_W01	-Aandacht voor verbinding onder N201 door bij Mariekenland voor de offer	Bij maatregelen voor natuur kan gedacht worden aan 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 en aanleg van nieuwe natuur.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1007_W01	-Behoud de fietsverbinding naar het noorden	Alle huidige fietsverbindingen blijven in de plannen behouden	ja	n.v.t.
CRS_F2_#1007_W02	-Ontwerp met landschappelijke kwaliteit	Hier wordt aandacht aan besteed in de plannen op het gebied van natuur en landschap.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1008_W01	-Verdiepte ligging en ondertunneling vanaf het centrum	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1008_W02	-Aansluitend aan verdiepte ligging t.h.v. Vinkeveen een aquaduct in het laatste stuk naar de plas. Mogelijk maakt dit de Demmerikse brug ook overbodig.	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas maakt dit nog kostbaarder en dat is aanleiding geweest om deze verlenging niet in de plannen mee te nemen.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1008_W03	-Aquaduct ter hoogte van Vinkeveen	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas maakt dit nog kostbaarder en dat is aanleiding geweest om deze verlenging niet in de plannen mee te nemen.	nee	vraag 19

CRS_F2_#1009_W01	-Verdiepte ligging goede oplossing ivm geluidsoverlast en voor verbinding noord en zuid Vinkeveen	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpdeliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas maakt dit nog kostbaarder en dat is aanleiding geweest om deze verlenging niet in de plannen mee te nemen.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1009_W02	-Aquaduct op locatie huidige verbinding oprit A2 en afrit Vinkeveen	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1009_W03	-Vaste brug bij Demmeriksesluis	Het vervangen van de huidige brug door een vaste brug betekent een maximale doorvaarthoogte voor het passerend waterverkeer. Dit is vanuit het belang van het waterverkeer (beroepsvaart, recreatievaart en andere gebruikers zoals woonschepen) niet aanvaardbaar.	nee	vraag 22
CRS_F2_#1010_W01	Meer uitleg over gevolgen fietstunnel bij N212, perceel is eigendom van betrokkene	Met deze (grond)eigenaar zal een afspraak worden gemaakt om de plannen nader toe te lichten.	n.v.t.	
CRS_F2_#1011_W01	-Meer aandacht voor geluidsoverlast Vinkeveen t.h.v. Dodaarslaan	In de plannen is als alternatief opgenomen een verdiepte ligging van de N201 door Vinkeveen. Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Voor het tracé t.h.v. de Dodaarslaan zijn geen maatregelen voorgesteld omdat de geluidshinder hier beperkt is.	nee	vraag 19 en 30
CRS_F2_#1011_W02	-Meer aandacht voor luchtkwaliteit Vinkeveen th.v. Dodaarslaan	De beoordeling op het aspect luchtkwaliteit heeft inmiddels plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de normen van het WHO op geen enkele locatie worden overschreden, en dat op veel locaties sprake is van een verbetering. Ter hoogte van de Dodaarslaan verandert er niets en zijn geen maatregelen voorgesteld.	nee	vraag 45

CRS_F2_#1011_W03	-Verdieping van de rijbanen doortrekken voorbij woonwijk Dodaarslaan	In de plannen is als alternatief opgenomen een verdiepte ligging van de N201 door Vinkeveen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak langs de woonwijk Dodaarslaan maakt dit nog kostbaarder en dat is aanleiding geweest om deze verlenging niet in de plannen mee te nemen.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1011_W04	-Geluidswal aanpassen ter hoogte van woonwijk Dodaarslaan	De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstepad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Ter hoogte van de Dodaarslaan zijn geen maatregelen voorgesteld	nee	vraag 30
CRS_F2_#1011_W05	-Verlagen snelheid naar 50/60 km per uur ter hoogte van Dodaarslaan	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur.	nee	vraag 47
CRS_F2_#1012_W01	Ijsvereniging Vinkeveen wil graag de verbinding onder de N201 behouden als mogelijkheid voor klunen	De huidige verbindingen/doorgangen onder de N201 in Vinkeveen blijven behouden binnen de plannen van de voorkeursvariant en het alternatief.	ja	vraag 18 en 19
CRS_F2_#1013_W01	-Noodzaak voor goede verbinding tussen Vreeland en Loenen om faciliteiten bereikbaar te houden	Zowel de verbinding per auto als per fiets zal door de plannen verbeteren. Voor de auto door het aanpassen van de kruising van de N201/N402 (vergroten opstelruimte, compactere kruising, betere oversteek voor de fiets, langere busbaan). En voor de fiets door de aanleg van een fietstunnel onder de N201 ter hoogte van de Singel bij Vreeland.	ja	vraag 2 en 6

CRS_F2_#1013_W02	-Betere en regelmatige verbinding met trein tussen Breukelen, Weesp en Amsterdam	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1013_W03	-Minder snelheidsvariatie over stuk Loenen en kruising Singel gewenst. Graag overal 60 km/u, zeker indien er bij Vreeland wordt gekozen voor 50 km/u	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur.	nee	vraag 47
CRS_F2_#1014_W01	-Graag tunnel bij kruising singel - N201 voor fietsverkeer	In de plannen is een fietstunnel ter hoogte van de Singel opgenomen als voorkeursvariant.	ja	vraag 2
CRS_F2_#1014_W02	-Aquaduct om geluidshinder te verminderen en luchtkwaliteit te verbeteren.	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1015_W01	-Andere vormen van aquaduct uitwerken; bv. Beginnen bij BP station en eindigen aquaduct bij Raadhuislaan.	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. Het verlengen van het aquaduct tot het benzinstation zouden deze negatieve beoordeling versterken. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn	nee	vraag 3 en 4

		geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.		
CRS_F2_#1015_W02	-Indien aquaduct er komt, huidige N201 behouden voor dorpsverkeer	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1015_W03	-Verdere uitwerking van kansen station Loenersloot	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot pas na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1016_W01	-Meer handhaving op snelheidsbeperkingen	Aandacht voor verkeersgedrag wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.	nee	vraag 35
CRS_F2_#1016_W02	-Zoveel mogelijk één baan in elke richting om onveilige situaties en te hard rijden bij inhalen te voorkomen	Deze opmerking is niet helemaal duidelijk. Voor de opstelruimte geldt dat het wel of niet combineren van de doorgaande en/of afslaande	nee	

		richting afhangt het verkeersaanbod en de beschikbare ruimte. Het volledig scheiden van alle verkeer is niet altijd nodig of mogelijk.		
CRS_F2_#1016_W03	-Aquaduct goed idee	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1016_W04	-Treinstation Loenersloot aanleggen	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot pas na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1016_W05	-Meer controle op roodlicht negetatie	Aandacht voor verkeersgedrag wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.	nee	vraag 35
CRS_F2_#1011_W01	-Huidige situatie behouden	Het behoud van de huidige situatie valt niet binnen het besluit dat Provinciale Staten op 18 februari 2019 hebben genomen, waarbij ingezet wordt op het oplossen van knelpunten en realiseren van aanvullende maatregelen om de leefbaarheid en doorstroming te verbeteren centraal staan.	nee	
CRS_F2_#1018_W01	-Huidige oversteek over de N201 voor boerenbedrijf Boele dient behouden te blijven en in ontwerpen meegenomen te worden (bv. Tunnel, stoplicht, parallelweg)	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	ja	

		(opstel) ruimte en slim gebruik maken van de nabijgelegen verkeerslichten		
CRS_F2_#1019_W01	-Doorstroming van Rijksweg meenemen in analyse, ook al is deze van de gemeente	In alle verkeersmodellen is het onderliggende gemeentelijk wegennet meegenomen in de diverse onderzoeken. Aan het sluipverkeer over de Rijksweg wordt -voorzover mogelijk- aandacht besteed.	ja	vraag 13 en 46
CRS_F2_#1019_W02	-60 km/u op sommige tijden en/of trajecten (zoals bij Vreeland)	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur.	nee	vraag 3 en 47
CRS_F2_#1019_W03	-I.p.v. N201 een tunnel voor de aansluiting Hilversum en A2	Wij hebben deze variant onderzocht . Deze variant is niet haalbaar gezien het feit dat het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd moet worden. Dit betekent dat zo'n tunnel heel diep moet worden aangelegd. Een goede aansluiting op de kruisingen bij Loenersloot en de N402 is dan niet meer mogelijk op de huidige locatie(s). Daarbij is dan ook geen ontsluiting van Loenersloot meer mogelijk.	nee	vraag 9
CRS_F2_#1020_W01	-Geen fietsbrug over de Angstel bij Angstelpad want wordt hierdoor veel te gevaarlijk. Fietsers fietsen hier te hard	In de ontwerpstudio's zijn diverse varianten getoond voor nieuwe fietsroutes. Eén variant was een route ten zuiden van de Geuzensloot met aansluiting over het Angstelpad bij Loenersloot. In de voorkeursvariant is niet gekozen voor deze route . Wel wordt bij Loenersloot voorgesteld een nieuw fietspad aan te leggen ten zuiden van de N201 en ten noorden van de Geuzensloot, direct langs de weg met een nieuwe fietsbrug over de Angstel eveneens direct langs de weg.	ja	vraag 7
CRS_F2_#1021_W01	-Natuur ter hoogte van Loenersloot niet verder aantasten door weg te verbreden	In de plannen wordt voorgesteld om het tracé tussen de A2 en Loenersloot te verbreden tot 2x2 rijbanen. Dit levert een grote bijdrage aan het verbeteren van de doorstroming. Naast enige verbetering vanwege minder wachtend verkeer is dit negatief voor de natuur. Ingezet wordt op het compenseren en zo mogelijk verbeteren van deze aantasting.	nee	vraag 17 en 40

CRS_F2_#1021_W02	<p>-Meten hoeveel verkeer er ter hoogte van Loenersloot rijdt en op basis daarvan daadwerkelijke geluidsoverlast en luchtkwaliteit bepalen</p>	<p>Monitoring van geluid door middel van metingen ter plaatse is niet echt zinvol. Er zijn te veel weers- en seizoensinvloeden die de metingen verstoren en die daardoor geen betrouwbare gemiddelde waarden geven. Voorts is het niet mogelijk om het lawaai afkomstig van slechts die ene weg te meten; er zijn continu allerlei stoorgeluiden, mogelijk ook van andere wegen. Geluidmetingen worden op deze manier niet gebruikt om de rekenmodellen te controleren. De Provincie berekent iedere vijf jaar het omgevingslawaai als onderdeel van de EU Richtlijn Omgevingslawaai. Het model dat wij gebruiken voor geluid is Geomilieu. We werken volgens het reken- en meetvoorschrift Geluid, een bijlage van de wet Geluidhinder.</p> <p>Wat betreft luchtkwaliteit geldt het volgende. De rekenmodellen die we gebruiken zijn van het RIVM en worden gevalideerd m.b.v. het (wettelijk erkende) meetnet van het RIVM. Met behulp van de (wettelijk erkende) rekenmodellen worden alle provinciale wegvakken jaarlijks gemonitord, dit van het afgelopen jaar als voor de prognosejaren 2020 en 2030. De provincie heeft de ambitie om in 2030 op alle locaties te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze rekenmodellen kunnen we op basis van verkeerscijfers voor alle jaren, en voor alle locaties, de jaargemiddelde waarden (vooraf) berekenen en toetsen aan de WHO-advieswaarden. Iets wat niet mogelijk is met metingen.</p> <p>Samenvattend: 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>	nee	vraag 44
CRS_F2_#1022_W01	<p>-Variant met T-kruising en tunnel te grote inbreuk op landschap. Vandaar moet deze variant worden vervallen</p>	<p>De variant met T-kruising is in de plannen opgenomen als alternatief. De voorkeursvariant is behoud van de huidige kruising met een verbreding en extra opstelvakken. De impact op landschap van dit alternatief is negatief, maar daar staan andere voordelen tegenover, zoals een beter, veiliger kruispunt met minder aansluitingen, de mogelijkheid om een geluidsscherm ten behoeve van de woningen aan de Binnenweg door te trekken en kansen om de fietsroute aan de zuidzijde door te trekken</p>	nee	vraag 14, 30, 40, 42

CRS_F2_#1022_W02	-Geen station Loenersloot. Zorgt alleen maar voor meer verkeer en meer uitstoot	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	nee	vraag 15
CRS_F2_#1022_W03	-Bewonersvariant zorgt voor stilstaande auto's in weiland, meer uitstoot en geluid, en vandaar is deze variant niet wenselijk	De bewonersvariant betekent hier het ontwerp zonder verkeerslichten met op- en afritten. Deze variant is opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1023_W01	-Geen groene stip in het ontwerp vanaf Angstelpad naar de overkant van de Angstel, is zeer gevaarlijk voor boten/scheepvaart	In de ontwerpateliers zijn diverse varianten getoond voor nieuwe fietsroutes. Eén variant was een route ten zuiden van de Geuzensloot met aansluiting over het Angstelpad bij Loenersloot. In de voorkeursvariant is niet gekozen voor deze route. Wel wordt bij Loenersloot voorgesteld een nieuw fietspad aan te leggen ten zuiden van de N201 en ten noorden van de Geuzensloot, direct langs de weg met een nieuwe fietsbrug over de Angstel eveneens direct langs de weg.	ja	vraag 7
CRS_F2_#1024_W01	-VRI ter hoogte van Loenersloot anders instellen	De klachten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt "werkt". Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren.	ja	vraag 12

CRS_F2_#1024_W02	-Lange doorstroom van N201 korten maken	Dit probleem is bekend. Belangrijkste oorzaak is uiteraard het toegenomen verkeer op de N201. Daarnaast kan de afstelling van de nieuwe verkeerslichten invloed hebben. Het verkeer wordt dan "slim" over de diverse wegtracé's geleid waarbij de wegcapaciteit optimaal wordt benut. Dit kan er tevens toe leiden dat er een continue verkeersstroom ontstaat, met de genoemde problemen als gevolg. Op dit moment wordt er gewerkt aan een betere afstelling van de verkeerslichten zodat de wachttijden korter worden, met name voor zijwegen bij de dorpen. Ook kan het een positieve invloed hebben voor de wachttijden voor bedrijven en woningen met een directe aansluiting op de N201.	ja	vraag 36
CRS_F2_#1025_W01	-Eén aansluiting bij Mijdrecht zodat kruising verder van de wijk Hofland noord ligt ivm geluid en lucht daar	Gebleken is dat één aansluiting ter hoogte van de Veenweg het verkeer goed kan verwerken, maar dat dit negatieve gevolgen heeft voor -onder meer- de busroutes (bussen moeten omrijden) en verkeersstromen binnen het dorp (zwaardere belasting van de gemeentelijk wegen, omrijden). Daarom wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven.	nee	vraag 23
CRS_F2_#1026_W01	-Samenvoegvak na de kruising verlengen en een doorgetrokken asstreek en bord 'ritsen vanaf hier' aanleggen zodat capaciteit volledig benut wordt van het samenvoegingsvak	Een creatieve suggestie. De lengte van de weefvakken waarbinnen "geritst" moet worden is echter relatief kort en in de meeste situaties wordt de beschikbare capaciteit voldoende benut. Daarnaast verwachten wij dat veel weggebruikers de belijning zullen negeren terwijl controle en/of handhaving moeilijk is. Daarom nemen wij deze suggestie niet over.	nee	
CRS_F2_#1027_W01	-Verbreden N201 met een ondertunneling van het traject bij Vinkeveen (onder de plassen door). Dit zorgt voor betere infrastructuur en luchtkwaliteit t.h.v. Vinkeveen	Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten in haar besluit van 18 februari 2019. Deze suggestie valt daarom niet binnen de opgave van het programma Toekomst N201. Wel is een verdiepte ligging bij Vinkeveen als alternatief meegenomen in de plannen	nee	vraag 19
CRS_F2_#1027_W02	-Meer rekening houden met toename autoverkeer in de toekomst en varianten hierop aanpassen	Alle maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant en enkele alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van een integraal verkeersmodel. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten, dus ook alle effecten op het onderliggend wegennet. Tevens zijn alle thans bekende (ruimtelijke) ontwikkelingen en groeiscenario's van het wegverkeer opgenomen tot	nee	vraag 46

		het referentiejaar 2030. Hieruit is gebleken dat de voorgestelde maatregelen effectief zijn.		
CRS_F2_#1028_W01	-Ongelijkvloerse kruising zonder stoplichten (eventueel doseerlichten bij opritten)	Deze variant (het betreft de kruising bij Loenersloot) is opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 10
CRS_F2_#1028_W02	-N201 verbreden tussen A2 en Loenersloot, anders aanpassingen aan kruispunt zinloos	Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.	ja	vraag 17
CRS_F2_#1029_W01	-Opheldering over viaduct Vinkeveen, hoe wordt probleem met N201 en Hereweg opgelost?	. In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten te verlengen en een middengeleider aan te brengen. Van het verhogen van het viaduct wordt afgezien teneinde ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp Vinkeveen te voorkomen, deze zullen gebruik moeten maken van de alternatieve route via de Mijdrechtse Dwarsweg.	ja	vraag 20
CRS_F2_#1030_W01	-Doorgaand fietspad op het Angstelpad is levensgevaarlijk, niet doen	In de ontwerpateliers zijn diverse varianten getoond voor nieuwe fietsroutes. Eén variant was een route ten zuiden van de Geuzensloot met aansluiting over het Angstelpad bij Loenersloot. In de voorkeursvariant is niet gekozen voor deze route . Wel wordt bij Loenersloot voorgesteld een nieuw fietspad aan te leggen ten zuiden van de N201 en ten noorden van de Geuzensloot, direct langs de weg met een nieuwe fietsbrug over de Angstel eveneens direct langs de weg	ja	vraag 7
CRS_F2_#1031_W01	-Fietspad vanaf Demmerikse sluis langs de Angstel naar de overkant bij Angstelpad 18 geen goed idee. Levert erg gevaarlijke situaties op. Liever fietspad ergens anders	In de ontwerpateliers zijn diverse varianten getoond voor nieuwe fietsroutes. Eén variant was een route ten zuiden van de Geuzensloot met aansluiting over het Angstelpad bij Loenersloot. In de voorkeursvariant is niet gekozen voor deze route . Wel wordt bij Loenersloot voorgesteld een nieuw fietspad aan te leggen ten zuiden van de N201 en ten noorden van de Geuzensloot, direct langs de weg met een nieuwe fietsbrug over de Angstel eveneens direct langs de weg	ja	vraag 7

CRS_F2_#1032_W01	-Geen rood asfalt op de Ventweg bij Vinkeveen zoals getekend in de ontwerpen. Rood asfalt veel te glad en gevaarlijk	De kleur van het asfalt heeft niets te maken met de stroefheid van de wegverharding. Er zijn verschillende technieken om (asfalt)wegen rood te kleuren. Bijvoorbeeld toepassen van rood gekleurde steentjes in het asfalt, een rode kleurstof mengen of het toepassen van een rode coating. De opties rode steentjes of kleurstof heeft geen negatieve invloed op de stroefheid. Het asfalt zal even stroef of glad zijn als "normaal" grijs asfalt. De laatste optie, het aanbrengen van een coating kan echter wel een negatieve invloed hebben op de stroefheid. Zo'n coating lijkt een beetje op (witte) wegmarkering en kan zonder extra maatregelen inderdaad gladheid veroorzaken. Echter, er zijn ook coatings waarbij wel rekening is gehouden met het gevaar van gladheid, bijvoorbeeld door een extra laag aan de bovenzijde die voldoende stroefheid levert. Samenvattend: rood asfalt is goed toepasbaar met steentjes, kleurstof of coating, mits de stroefheid voldoende is.	nee	
CRS_F2_#1032_W02	-Huidige tracé van de Ventweg N201 van Waverveen naar Vinkeveen moet behouden blijven voor landbouwverkeer	In de plannen blijft de huidige parallelweg tussen Waverveen (kruising N201/N212) en Vinkeveen ongewijzigd bestaan.	ja	
CRS_F2_#1033_W01	-Voorkeur voor variant met 1 aansluiting met parallelweg	Gebleken is dat één aansluiting ter hoogte van de Veenweg het verkeer goed kan verwerken, maar dat dit negatieve gevolgen heeft voor -onder meer- de busroutes (bussen moeten omrijden) en verkeersstromen binnen het dorp (zwaardere belasting van de gemeentelijk wegen, omrijden). Daarom wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven	nee	vraag 23
CRS_F2_#1034_W01	-Meer opstelstroken waardoor de bocht verruimd wordt waardoor auto's minder afremmen en meer auto's kunnen doorrijden per groen licht	De voorkeursvariant (het betreft Loenersloot) is in overeenstemming met deze wens, namelijk meer opstelstroken en iets verruimen van de bocht	ja	
CRS_F2_#1034_W02	-Gehele stuk tussen A2 en Loenersloot 2x2 rijbanen aanleggen zodat er minder geritst hoeft te worden	Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.	ja	vraag 17

CRS_F2_#1034_W03	-Maak stoplicht voor doorgaand verkeer duidelijker zichtbaar. Nu vooral (rode) verkeerslicht naar Rijksstraatweg zichtbaar voor verkeer	Wij hebben de situatie ter plaatse nog eens goed bekeken. De klacht is begrijpelijk want vanaf de A2 ziet de weggebruiker het verkeerslicht voor linksaf aan voor het verkeerslicht rechtdoor. Dat is niet helemaal fraai en wordt veroorzaakt door de knik/bocht in de weg vlak voor de stopstreep. In de huidige situatie kan hier niets worden aangepast. In het nieuwe ontwerp zal de situatie verbeteren omdat de rechtdoorrichting uitgebreid wordt naar 2 rijstroken. De knik in de weg zal echter blijven en daarmee wordt het nadeel niet helemaal weggenomen. Het levert echter geen onveilige situatie op. Weggebruikers remmen af voor het rode licht, maar ook voor de knik in de weg en het daarbij behorende slechtere overzicht. Dat is uit oogpunt van veiligheid juist prima. Het wordt pas een probleem als er gereden wordt op het verkeerde licht dat groen toont terwijl het eigenlijk rood is. Dat is op deze situatie niet het geval, want als linksaf groen is dan kan sowieso veilig rechtdoor gereden worden.	nee	
CRS_F2_#1034_W04	-Onderhoud struiken op de landhoofden van de fietserstunnel onder N201 door voor beter zicht op stoplichten	Het regulier onderhoud zal worden uitgevoerd. Gelet op de beoogde rijsnelheid op de Rijksstraatweg kan enige belemmering van het zicht op de verkeerslichten geen groot probleem opleveren.		
CRS_F2_#1034_W05	-Niet de varianten uitvoeren met directe verbinding tussen Rijksstraatweg en Binnenweg. Dit zal tot onnodig veel sluipverkeer leiden en varianten passen totaal niet in landschap	In de voorkeursvariant wordt geen verbinding tussen Rijksstraatweg en Binnenweg aangelegd (tunnel). De variant met T-kruising met een tunnel onder de N201 is in de plannen opgenomen als alternatief. De voorkeursvariant is behoud van de huidige kruising met een verbreding en extra opstelvakken. De impact op landschap van dit alternatief is negatief, maar daar staan andere voordelen tegenover, zoals een beter, veiliger kruispunt, de mogelijkheid om een geluidsscherm ten behoeve van de woningen aan de Binnenweg door te trekken en kansen om de fietsroute aan de zuidzijde door te trekken. In de plannen Toekomst N201 is als volgt rekening gehouden met het probleem van het sluipverkeer: (a) handhaven van verkeerslichten zodat sturing van verkeersstromen mogelijk blijft (dus geen sluipverkeer faciliteren), en (b) geen doorgangen/tunnels voor autoverkeer onder de N201 zonder verkeerslichten. Gemeente en provincie zullen de ontwikkelingen van het sluipverkeer in de gaten houden en indien nodig passende maatregelen nemen.	nee	vraag 13

CRS_F2_#1035_W01	-Geen stoplichten meer bij Loenersloot. Zonder stoplichten betere doorstroming en luchtkwaliteit	Op de N201 moet juist gebruik worden gemaakt van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld. Een goede doorstroming levert ook een betere luchtkwaliteit op.	nee	vraag 32
CRS_F2_#1035_W02	-Geen verbreding van de N201. Is zeer milieuvriendelijk	Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten in haar besluit van 18 februari 2019. Wel worden op korte tracé's tussen twee kruisingen de opstelstroken zo lang, dat een verbreding tot 2x2 rijstroken efficiënter is. Het gaat dan om de tracé's bij Mijdrecht (tussen Hofland en Veenweg) en tussen A2 en brug over het Amsterdam Rijnkanaal	ja	
CRS_F2_#1036_W01	-Aanleg Whiswall bij Vreeland. Aanwonenden willen graag meewerken aan een pilot	Op het tracé tussen Singel en Vechtbrug zal vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 als pilot een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst	ja	vraag 3
CRS_F2_#1036_W02	-Indien Whiswall wordt aangelegd bij Vreeland, graag over hele stuk tussen de brug en het BP tankstation. Ook graag bij bewoners van het Sluisje indien technisch mogelijk	De whiswall wordt langs het tracé tussen de Singel en de Vreelandbrug geplaatst waar dat effectief en technisch mogelijk is. De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn. Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidswerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals bij 't Sluisje. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.	nee	vraag 3
CRS_F2_#1036_W03	-Werk aan leefbaarheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit voor mensen in Vreeland.	Door het plaatsen en realiseren van geluidsreducerende voorzieningen en het verlagen van de maximum snelheid tussen De Singel en Raadhuislaan wordt de leefbaarheid verbeterd.	ja	vragen 3, 5 en 30
CRS_F2_#1037_W01	-Aquaduct Vreeland beste oplossing tegen de fijnstofproblematiek bij de school	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4

CRS_F2_#1038_W01	-Verander VRI inrichting en verkort wachttijd om N201 op te draaien vanaf Rijksstraatweg. Nu veel roodlichtnegetatie	De klachten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt "werkt". Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren	ja	vraag 12
CRS_F2_#1038_W02	-Betere oplossing voor fietsers vinden. Momenteel veel bochten en hellingen	Dat klopt en is op een aantal locaties niet helemaal te vermijden, zoals passages over het Amsterdam Rijnkanaal en de bestaande fietstunnels in Vreeland en Loenersloot. Met een serie van maatregelen worden de aansluitende en doorgaande fietsroutes op en rond de N201 verbeterd	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1038_W03	-Hele stuk tussen A2 en AmsterdamRijn kanaal verbreden naar 2x2 baans	Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.	ja	vraag 17
CRS_F2_#1038_W04	-T-kruispunt met tunnel is verbetering t.o.v. variant met extra opstelstroken. Tunnel zorgt voor lagere wachttijd	De T-kruising is opgenomen als alternatief.	ja	
CRS_F2_#1038_W05	-Meer aandacht voor dienstregeling bus en haltes voor OV	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).	ja	vraag 41

CRS_F2_#1038_W06	-Meer uitleg over gevolgen aanleg station Loenersloot voor weg- en fietsverkeer en benodigde infrastructuur	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar station Loenersloot. 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, waarbij ook gekeken wordt naar de gevolgen voor het weg- en fietsverkeer. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 41
CRS_F2_#1038_W07	-Doorgaande fietsroute is momenteel nog niet verbeterd in ontwerpen maar is wel nodig	Met een serie van maatregelen worden de aansluitende en doorgaande fietsroutes op en rond de N201 verbeterd. Bij Loenersloot zou de oplossing met een T-kruising (alternatief) de kans bieden om de route aan de zuidzijde aan te sluiten met een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en de Demmerikse brug.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1038_W08	-T-kruising met tunnel heeft de voorkeur maar vraag is of kosten opwegen tegen baten	De T-kruising is opgenomen als alternatief.		
CRS_F2_#1039_W01	-Aquaduct goede oplossing voor geluidsoverlast	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1039_W02	-Indien geluidsscherm wordt geplaatst moet deze tot aan de stoplichten bij kruispunt N201-Singel geplaatst worden	De whiswall wordt langs het tracé geplaatst waar dat effectief is en technisch mogelijk. Het geheel doortrekken tot de aansluiting met de Singel is niet nodig en uit oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst (zichtbaarheid)	nee	vraag 3
CRS_F2_#1040_W01	-Aanleggen verdiepte open bak met gelijkvloerse kruising van de Herenweg zorgt ervoor dat er geen	Dat klopt. Indien er een verdiepte N201 wordt aangelegd is het aan de gemeente of er nog (hoogte)beperkingen worden gehanteerd voor vrachtverkeer door de kern Vinkeveen	ja	vraag 19 en 20

	hoogtebeperking meer is voor vrachtverkeer			
CRS_F2_#1040_W02	-Doorsnijding van dorp verminderen door aanleggen verdiepte ligging	Het aanleggen van een verdiepte N201 is in de plannen opgenomen als alternatief.	ja	Vraag 19 en 20
CRS_F2_#1040_W03	-Verbeteren vaarverbinding indien verdiepte ligging wordt aangelegd. Past binnen visie van gemeente en provincie	Indien een verdiepte N201 wordt aangelegd blijven de huidige vaarverbindingen ongewijzigd. Van een verlenging van de verdiepte ligging naar het westen en/of het oosten is afgezien gelet op de kosten.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1040_W04	-Indien verdiepte ligging wordt gekozen ontstaat veel grond waar ondernemers graag mee aan de slag willen op een manier dat past bij het landschap en de recreatievisie van gemeente en provincie	Een goede suggestie indien gekozen wordt voor een verdiepte ligging. Mocht hiervoor gekozen worden dan zal deze suggestie worden meegenomen in de verdere uitwerking en uitvoering	ja	
CRS_F2_#1040_W05	-Graag aanbevelingen van ondernemers serieus meenemen in overwegingen	Alle ingebrachte aanbevelingen van alle participanten zijn in dit overzicht opgenomen en voorzien van een reactie.	ja	
CRS_F2_#1041_W01	-Op dit moment zeer gevaarlijke situatie door stilstaande auto's op A2 als terugslag van auto's die N201 op willen vanaf A2. Graag verbeteren	Het verbeteren van de doorstroming is één van de doelstellingen van het programma Toekomst N201. Door een betere doorstroming kan het verkeer beter de A2 af en kunnen gevaarlijke situaties zoals terugslag van file op de snelweg worden verminderd. Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de A2 richting oosten niet direct te weven naar één rijstrook en is er minder kans dat kruisingen worden geblokkeerd door auto's "die niet weg kunnen". Ook de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam wordt verlengd.	ja	vraag 17
CRS_F2_#1041_W02	-Fietsverbinding langs Rijksstraatweg aanpassen. Fietsers moeten nu oversteken op een punt waar een vernauwing in d weg is en te hard gereden wordt.	Dit betreft een gemeentelijke weg en valt buiten de plannen Toekomst N201. Wij hebben deze vraag doorgegeven aan de gemeente Stichtse Vecht. Bij de uitwerking van de plannen zal aandacht worden besteed aan een goede fietsroute ter hoogte van de nieuwe kruisingen op de N201.		

CRS_F2_#1041_W03	-Apart voetpad langs Rijksstraatweg van Loenersloot naar Loenen zodat voetgangers veilig kunnen lopen	Dit betreft een gemeentelijke weg en valt buiten de plannen Toekomst N201. Wij hebben deze vraag doorgegeven aan de gemeente Stichtse Vecht		
CRS_F2_#1041_W04	-Fiets- en wandelverbinding langs het spoor van Loenersloot Slotlaan richting Baambrugge naar de Indijkweg en via het tunneltje naar Abcoude	Dit betreft een gemeentelijke weg en valt buiten de plannen Toekomst N201. Wij hebben deze vraag doorgegeven aan de gemeente Stichtse Vecht		
CRS_F2_#1042_W01	-Extra uitrit ter hoogte van het 'overpad'	Bewoner heeft verzocht om een extra uitweg op de N201. Deze aanvraag is afgewezen omdat er reeds een goede uitweg is en het provinciale beleid erop gericht is gelet op doorstroming en veiligheid het aantal uitwegen op N-wegen zo beperkt mogelijk te houden	nee	
CRS_F2_#1043_W01	-Verbeter geluidswal Vinkeveen en trek deze door tot de Dodaarslaan om overlast van geluid en fijnstof te verminderen	De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstelpad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Voor de geluidswal ter hoogte van de Dodaarslaan zijn geen maatregelen in de plannen opgenomen.	nee	vraag 30
CRS_F2_#1044_W01	-Tunnelbak ter hoogte van Vinkeveen	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpstudio's een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1044_W02	-Verwijderen gevaarlijke invoegstroken Vinkeveen	In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten te verlengen en een middengeleider aan te brengen.	ja	vraag 20

CRS_F2_#1044_W03	-Verwijderen gevaarlijke opstoppingen door opengaan van de brug bij de Demmerikse Sluis	Wij hebben de effecten van het verhogen van de Demmeriksebrug en de aanleg van een aquaduct overwogen. Daaruit blijkt dat deze slechts een beperkt effect hebben op de doorstroming terwijl de kosten hoog (brug) tot zeer hoog (aquaduct) zijn. Daarom wordt in de plannen de Demmerikse brug op de huidige plek als beweegbare brug behouden. Wel onderzoeken wij de aanleg van een zgn. filedetectiesysteem waarbij weggebruikers tijdig gewaarschuwd worden voor een file .	ja	vraag 22
CRS_F2_#1044_W04	-Extra ontsluiting op de nieuwbouw van Vinkeveen (Plevierenlaan doortrekken naar de parallelweg naast de N201)	Alternatieve aansluitingen zijn niet onderzocht omdat deze niet in de opdracht van Provinciale Staten zijn opgenomen. De bestaande aansluitingen blijven gehandhaafd, waarbij in de uitwerking van de plannen Toekomst N201 goed zal worden afgestemd op de plannen voor gemeentelijk wegen, zoals de recente plannen van De Ronde Venen voor een betere verkeerssituatie in Vinkeveen.	nee	vraag 18
CRS_F2_#1044_W05	-Vervang ook direct de duikers bij Vinkeveen en de brug bij de Demmerikse Sluis (allen ongeveer 70 jaar oud en dus binnenkort aan vervanging toe)	De bestaande doorgangen onder de N201 door in Vinkeveen zijn onderzocht in het kader van regulier onderhoud. Deze verkeren in goede technische staat en vervanging is niet nodig	nee	vraag 22
CRS_F2_#1044_W06	-Gebruik vrijgekomen grond door aanleg van tunnel voor woningbouw om kosten van project te drukken	Een goede suggestie indien gekozen wordt voor een verdiepte ligging. Mocht hiervoor gekozen worden dan zal deze suggestie worden meegenomen in de verdere uitwerking en uitvoering	ja	
CRS_F2_#1044_W07	-Verbeter toegang waterverkeer tot Vinkeveense plassen	De aanleg van een nieuwe (open) waterverbinding nabij de dorpskern Vinkeveen, bijvoorbeeld een aquaduct, is zeer kostbaar en technisch complex. Daarom is in de plannen opgenomen dat de huidige vaarverbindingen op de bestaande locaties ongewijzigd blijven bestaan.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1044_W08	-Voer nu de beste optie uit ook al is deze duurder in plaats van over 20 jaar alsnog, de kosten zijn dan eigenlijk nog hoger	De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou deze kosten-batenafweging nog negatiever maken. Daarom is afgezien van het verlengen van de verdiepte ligging.	nee	vraag 19 en 22

CRS_F2_#1044_W09	-Leg tunnel aan op leeg terrein zodat huidige tracé behouden kan blijven in de aanlegfase en er dus geen grote opstoppingen komen tijdens de aanleg	Een goede suggestie. Bij de plannen is uitgegaan van het behoud van het huidige tracé. Aanleg op het aangegeven, thans lege terrein betekent een aanmerkelijke verlenging van het tracé, heeft een grote ruimtelijke impact en betekent een ingrijpende aanpassing van de aansluiting op het onderliggend wegennet (huidige aansluiting op Herenweg vervalt). De kosten zullen aanmerkelijk hoger zijn. Daarom is afgezien van het uitwerken van plannen over dit terrein	nee	vraag 19
CRS_F2_#1044_W10	-Door de tunnel aan te leggen wordt de leefbaarheid van inwoners van Vinkeveen sterk verbeterd	Een verdiepte ligging levert inderdaad naar verwachting een grote bijdrage aan de leefbaarheid.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1045_W01	-Delen van verkeersgegevens van onderliggend wegennet zodat duidelijk wordt hoeveel verkeer er naar het bedrijventerrein de Ronde Venen komt	In maart 2018 heeft de provincie Utrecht een onderzoek laten uitvoeren naar de werkelijke verkeersstromen op de N201. Waar gaan auto's de weg op en waar gaan ze er af. Dit onderzoek staat op de website Toekomst N201 van de provincie Utrecht en alle (tel)gegevens zijn beschikbaar.	ja	
CRS_F2_#1045_W02	-Zorg ervoor dat aanpassingen van de N201 er niet toe leiden dat onderliggend wegennet extra belast wordt	Alle maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant en enkele alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van een integraal verkeersmodel. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook alle effecten op het onderliggend wegennet. Uit dit model is gebleken dat de maatregelen effectief zijn.	ja	vraag 46
CRS_F2_#1045_W03	-Houdt rekening met ontsluiting Hofland indien er gekozen wordt voor één aansluiting bij Mijdrecht en wat het effect hiervan is op omliggende bedrijven en de drukte op de Veenweg	Wij hebben onderzocht wat de effecten zijn van het realiseren van één dan wel twee aansluitingen van Mijdrecht op de N201. Hieruit blijkt dat één aansluiting ter hoogte van de Veenweg het verkeer goed kan verwerken, maar dat dit negatieve gevolgen heeft voor -onder meer- de busroutes (bussen moeten omrijden) en verkeersstromen binnen het dorp (zwaardere belasting van de gemeentelijk wegen, omrijden). Een toekomstig bedrijventerrein ten noorden van de Veenweg met aansluiting op de N201 zou de belasting op deze aansluiting verder verzwaren. De effecten op het onderliggend wegennet, zoals de Veenweg, zijn in een integraal verkeersmodel onderzocht. Hieruit is gebleken dat de maatregelen effectief zijn.	ja	vraag 23

CRS_F2_#1045_W04	-Er dient met spoed gekeken te worden naar de onstluiting van de zijwegen tussen Mijdrecht en Uithoorn op de N201. Zorgen nu voor zeer gevaarlijke situaties.	Wij hebben de situaties onderzocht. De gevaarlijke situatie wordt enerzijds veroorzaakt doordat er sprake is van een onafgebroken stroom van verkeer die het lastig maakt af te slaan en/of over te steken, en anderzijds door bussen die met hoge snelheid over de aparte busbaan rijden. Inmiddels worden de middengeleiders ter hoogte van de Eerste en Tweede Zijweg verhoogd om het oversteken van voetgangers en fietsers makkelijker en veiliger te maken. In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de busbaan om te bouwen tot een volwaardige parallelweg. Dit leidt tot een sterke verbetering van de verkeersveiligheid	ja	vraag 28
CRS_F2_#1045_W05	-Kijk naar de N212 aangezien deze nu vaak opstopt als de A2 richting Utrecht vastloopt.	De effecten op doorstroming zijn in het verkeersmodel onderzocht en in plannen is meer opstelruimte en een vrije rechtsaf vanaf Mijdrecht richting Woerden opgenomen. Dit in combinatie met de aanleg van een nieuwe fietstunnel.	ja	vraag 42
CRS_F2_#1045_W06	-Vervang of verhoog viaduct Herenweg zodat vrachtverkeer er zonder problemen kan rijden en geen capriolen hoeft uit te halen door te keren op de weg	In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten te verlengen en een middengeleider aan te brengen. Van het verhogen van het viaduct wordt afgezien teneinde ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp Vinkeveen te voorkomen, deze zullen gebruik moeten maken van de alternatieve route via de Mijdrechtse Dwarsweg.	nee	vraag 20
CRS_F2_#1045_W07	-Opritten van N201 ter hoogte van Vinkeveen zijn te kort en dienen verlengd te worden	In de voorkeursvariant is voorgesteld om de opritten te verlengen en een middengeleider aan te brengen. Van het verhogen van het viaduct wordt afgezien teneinde ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp Vinkeveen te voorkomen, deze zullen gebruik moeten maken van de alternatieve route via de Mijdrechtse Dwarsweg.	ja	vraag 20
CRS_F2_#1045_W08	-Houd rekening met uitbreiding van bedrijventerrein in Mijdrecht en toenemende verkeersstromen als gevolg van dit	De gemeente De Ronde Venen onderzoekt de mogelijkheden tot uitbreiding van het bedrijventerrein. Eén van de opties is het terrein ten noorden van de aansluiting van de N201 op de Veenweg. Zo'n bedrijventerrein zou de belasting van de kruising verder verzwaren. In de voorkeursvariant voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven en een eventuele toekomstige aansluiting van een bedrijventerrein mee te nemen voorzover dat nodig is. Uit een eerste verkenning blijkt dat deze aansluiting voldoet.	ja	vraag 23

CRS_F2_#1045_W09	-Uitbreiding van woningbouw meenemen in verkeersmodellen om realistisch beeld te krijgen van toekomstige verkeerssituatie	Alle relevante toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die thans bekend zijn, zijn meegenomen in het integrale verkeersmodel om de toekomstige verkeerssituatie te kunnen beoordelen.	ja	
CRS_F2_#1045_W10	-Meer duidelijkheid krijgen over verbeteren van OV-netwerk en hoe ondernemersorganisatie daaraan kan bijdragen (hebben groot belang bij verbetering OV-netwerk)	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.). Suggesties voor deze maatregelen in het belang van de bereikbaarheid van ondernemers zullen wij meenemen.	ja	vraag 41
CRS_F2_#1045_W11	-Filedetectie en meldingen bij veelgebruikers inzetten om filedruk te verminderen (bij Mijdrecht of hele traject)	De mogelijkheid voor een filedetectiesysteem om weggebruikers tijdig te waarschuwen voor een file is in onderzoek. Meldingen van veelgebruikers worden gebruikt bij de maatregelen in het kader van smart mobility.	ja	vraag 49
CRS_F2_#1045_W12	-Kies voor aquaduct bij Demmerikse Sluis om woon- en leefklimaat te verbeteren. Dit heeft zowel invloed op geluid als fijnstof, als betere landschappelijke inpassing en biedt mogelijkheden voor natuur	Wij hebben de effecten van het verhogen van de Demmeriksebrug en de aanleg van een aquaduct overwogen. Daaruit blijkt dat deze slechts een beperkt effect hebben op de doorstroming terwijl de kosten hoog (brug) tot zeer hoog (aquaduct) zijn. Daarom wordt in de plannen de Demmerikse brug op de huidige plek als beweegbare brug behouden.	nee	vraag 22
CRS_F2_#1045_W13	-Kies voor verdiepte ligging bij Vinkeveen om woon- en leefklimaat te verbeteren. Dit heeft zowel invloed op geluid als fijnstof, als betere landschappelijke inpassing en biedt mogelijkheden voor natuur	De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1045_W14	-Graag gedetailleerd op de hoogte blijven van ontwikkelingen	Via de website en geregelde updates via de mail worden alle betrokkenen en belanghebbenden op de hoogte gehouden.	ja	

CRS_F2_#1046_W01	-Verkeer van/naar Loenersloot minder lang laten wachten bij verkeerslichten	De klachten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt “werkt”. Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren	ja	vraag 12
CRS_F2_#1047_W01	-Fietstunnel bij Singel terugbrengen als mogelijke optie	Bij de Singel in Vreeland zal in de voorkeursvariant een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden.	ja	vraag 2
CRS_F2_#1047_W02	-Indien aquaduct komt, fietstunnel minder noodzakelijk. Dient dus integraal bekeken te worden	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1047_W03	-Graag een aquaduct en de oude brug weghalen (lelijk en duur in onderhoud)	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1047_W04	-kruisingen bij Duinkerken/Loenenseweg en Lindengracht/Boslaan opheffen voor	Voor deze opmerking geldt dat indiener uit is gegaan van realisatie van een aquaduct. In plannen is er geen aquaduct opgenomen. De huidige	nee	vraag 7 en 43

	fietsers, fietsers gebruik maken van route langs de Vecht	fietsverbindingen- en aansluitingen op de N201 blijven daarom ongewijzigd.		
CRS_F2_#1047_W05	-Overig en lokaal verkeer scheiden door aquaduct en halve haarlemmermeer aansluitingen. Hierdoor kan oude klapbrug in het dorp autovrij worden	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1048_W01	-Viaduct a la Vinkeveen ter hoogte van N212 en Mijdrecht. N201 laten doorstromen en overig verkeer kan onder het viaduct door. Hierdoor worden kruisingen overbodig	Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/u ongewenst is. Het komt voornamelijk voor bij autowegen met 100 km/u. Andere argumenten die pleiten tegen deze oplossing zijn groot ruimtegebruik, er is geen sturing van het verkeer meer mogelijk door het ontbreken van een verkeerslicht, en landschappelijk ongewenst	nee	zie vraag 10
CRS_F2_#1048_W02	-Verwijderen kruisingen door zij-wegen dood te laten lopen (wel graag fietstunnel, vooral belangrijk voor recreatiefietsers)	Dit is een nieuwe, ingrijpende maatregel die de aansluiting van het onderliggend wegennet op de N201 ernstig verstoord en naar verwachting zwaarder zal belasten. Deze optie is niet onderzocht.	nee	
CRS_F2_#1048_W03	-Aparte rijbaan bij de aansluiting N201/A2 vanaf Vinkeveen op de A2 richting Utrecht over het water de Geuzensloot	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1048_W04	-Aparte rijbaan vanaf Vreeland (zonder stoplicht of kruising) naar de A2 richting Abcoude	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17

CRS_F2_#1048_W05	-Aparte rijbaan vanaf A2 Abcoude ondertunneld op de N201 richting Vreeland	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1048_W06	-Rijbaan van Vinkeveen ondertunneld op de A2 richting Abcoude	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1048_W07	-Meerdere fietstunnels onder N201 door, fietspad mag niet kruisen met autoverkeer	In de plannen zijn twee nieuwe fietstunnels opgenomen bij de kruising N212/N201 (tussen Vinkeveen en Mijdrecht) en bij de kruising Singel/N201 (bij Vreeland). Op vrijwel alle kruisingen van fietsroutes met de N201 is het mogelijk om bij een verkeerslicht veilig over te steken.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1048_W08	-Eén rijbaan per rijrichting met max snelheid van 80 km/u	Eén rijbaan per richting met maximum snelheid 80 km/u is uitgangspunt voor het gehele tracé. Daarbij kan worden afgeweken indien dit nodig is uit oogpunt van veiligheid of leefbaarheid, bijvoorbeeld ter hoogte van Vreeland (voorstel in de plannen 50 km/u) en bij de aansluiting met de A2 (70 km/u)	ja	vraag 47
CRS_F2_#1049_W01	-Graag gesprek met omgevingsmanager om bewonersvariant toe te lichten	Er is een voorstel voor een afspraak gedaan.	ja	
CRS_F2_#1049_W02	-Bewonersvariant meenemen om leefbaarheid in dorp te verbeteren	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1049_W03	-Ontwerp n.a.v. bewonersvariant niet goed ingetekend. Ineens komt weg dwars door de tuin van iemand die al veel hinder ondervindt en het dijklichaam is ineens niet meer bereikbaar.	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit kan (kleine) afwijkingen verklaren. Om de stelling dat de variant niet goed is uitgewerkt te bespreken is een voorstel voor een afspraak gedaan.	nee	vraag 10

CRS_F2_#1049_W04	-Geen 4 rijstroken tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit leidt tot meer opstelruimte en ronkende auto's met geluidshinder en fijnstofoverlast tot gevolg	Wij hebben kunnen vaststellen dat indiener gelijk heeft. Bij de uitwerking van de bewonersvariant had volstaan kunnen worden met - naast de op- en afritten- één rijbaan per rijrichting.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1049_W05	-Serieus overwogen van bewonersvarianten. Loenersloot voelt zich benadeeld	De bewonersvariant voor een ongelijkvloerse kruising bij Loenersloot is uitgewerkt conform de CROW ontwerprichtlijnen. Deze is getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers. In de plannen is gemotiveerd afgezien van deze variant. Daarnaast zijn twee andere varianten (ondertunneling van het gehele tracé en rotonde) afgewogen en eveneens gemotiveerd afgewezen.	ja	vraag 9, 10 en 11
CRS_F2_#1050_W01	-Fietsoversteek ter hoogte van Hoofdweg-N201 aanpassen. Nu zeer onveilig voor fietsers vanaf Hoofdweg naar Vinkeveen via N201. Bijvoorbeeld kruisvlak op weg waar fietsers oversteken	Een goede suggestie. Het aankruisen en/of markeren van de fietsroute dwars over de Hoofdweg zal op korte termijn worden gerealiseerd om de zichtbaarheid en veiligheid van en voor fietsers te verbeteren.	ja	
CRS_F2_#1050_W02	-Fietsaansluiting Poeldijk-N201 verbeteren op het gebied van verlichting en veiligheid	De fietsaansluiting Poeldijk-N201 is in beheer bij de gemeente. In beginsel wordt er in het buitengebied geen openbare verlichting aangelegd, tenzij hier een bijzondere aanleiding voor is.	nee	
CRS_F2_#1050_W03	-Verlichting plaatsen t.h.v. Waverveense zijweg om verkeersveiligheid te verhogen	De fietsaansluiting Poeldijk-N201 is in beheer bij de gemeente. In beginsel wordt er in het buitengebied geen openbare verlichting aangelegd, tenzij hier een bijzondere aanleiding voor is.	nee	
CRS_F2_#1050_W04	-Fietsaansluiting rechttrekken van Poeldijk naar provinciale weg.	Een interessante optie. Dit wegtracé is in beheer van de gemeente De Ronde Venen. Wij hebben deze suggestie aan de gemeente doorgegeven. Gelet op het huidige gebruik en de hoge kosten hebben wij deze suggestie verder niet uitgewerkt.	nee	
CRS_F2_#1051_W01	-Graag 50 km/u ter hoogte van Raadhuislaan-Sluisje en BP tankstation-Singel	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid ter hoogte van Vreeland terug te brengen (tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u)	ja	vraag 47

CRS_F2_#1051_W02	-Treinstation Loenersloot aanleggen	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot pas na 2040 wordt gerealiseerd	ja	vraag 15
CRS_F2_#1051_W03	-Beter fietspad om Loenersloot te bereiken en het nieuwe station	Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden. De passage op de brug over de Vecht zal veiliger worden ingericht. Op de kruising van de N201/N402 zal de fietsoversteek korter en veiliger worden gemaakt. Over de (fiets)routes naar het mogelijke toekomstige station Loenersloot valt op dit moment (nog) niets te melden.	ja	vraag 7, 15 en 43
CRS_F2_#1051_W04	-Fietstunnel bij oversteek BP tankstation en Singel	Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden.	ja	vraag 7
CRS_F2_#1051_W05	-Geluidswal vanaf Raadhuislaan tot ver voorbij Sluisje	Op het tracé tussen Singel en Vechtbrug zal vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 als pilot een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst. De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals bij 't Sluisje. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.	nee	vraag 3

CRS_F2_#1051_W06	-Geluidsarm asfalt op hele traject N201	De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstelpad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Toepassing van geluidarm asfalt ter hoogte van de diverse kruisingen is uit oogpunt van onderhoud en duurzaamheid niet mogelijk omdat het wegdek bij kruisingen sterker moet zijn vanwege afremmend, optrekkend en afslaand verkeer en daarbij behorende fysieke krachten op het wegdek.	nee	vraag 30
CRS_F2_#1051_W07	-Geen aquaduct bij Vreeland	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1051_W08	-Geen 80 km/u zone bij Vreeland	In de plannen wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1051_W09	-Geen fietspad na de Vecht richting Hilversum via Sluisje. Is een onoverzichtelijke weg met veel zijwegen	De maatregel om fietsers buiten de kruising en verkeerslichten van de N201 met de Raadhuislaan te laten fietsen is in overweging genomen. Vastgesteld is dat deze route uit oogpunt van (verkeers)veiligheid en overzichtelijkheid (logische route) niet wenselijk is. Het situatie met een fietspad naast de N201 met kruising bij de verkeerslichten blijft ongewijzigd.	ja	

CRS_F2_#1052_W01	-Graag aquaduct bij Vreeland. Goed voor fijnstof en geluidsoverlast	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1052_W02	-Snelheidslimiet van 60 km/u bij Vreeland	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur	nee	vraag 3
CRS_F2_#1052_W03	-Fietsoversteek bij Singel aanpassen. In ieder geval andere plek maar liefst een tunnel voor fietsers en voetgangers. Beter voor verkeersveiligheid	Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden	ja	vraag 7
	-Geen fysieke maatregelen bij aquaduct zoals drempels wat constante vaart voertuigen eruit haalt. Juist dat gaat zorgen voor meer geluidsoverlast	Het aquaduct is niet opgenomen in de plannen. In het voorkeursalternatief is opgenomen het invoeren van een maximum snelheid van 50 km/u ter hoogte van Vreeland. Daarbij wordt de inrichting van de weg zodanig aangepast dat dit "past" bij een provinciale weg met 50 km/u weg. Ter hoogte van de verkeerslichten bij de kruisingen van de Singel en Raadhuislaan met de N201 zijn zgn. plateau's opgenomen. Daarnaast worden de rijbanen smaller uitgevoerd waarbij het wegprofiel in de banden wordt gezet (dus trottoirbanden aan de zijkant en een verhoging/banden als middengeleider). Mogelijk wordt ook de verlichting aangepast (bijvoorbeeld iets lager uitgevoerd). Dit zijn fysieke maatregelen die erop gericht zijn dat weggebruiker op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt tot de gewenste 50 km/u, en een snelheidscamera naar verwachting niet meer nodig is. Echter, tussen de twee kruisingen zijn geen verkeersdrempels opgenomen.	ja	vraag 3

CRS_F2_#1053_W02	-Geen 50 km/u zone maken met drempels bij Vreeland, dit zorgt voor veel meer geluidsoverlast!	In het voorkeursalternatief is opgenomen het invoeren van een maximum snelheid van 50 km/u ter hoogte van Vreeland. Daarbij wordt de inrichting van de weg zodanig aangepast dat dit "past" bij een provinciale weg met 50 km/u weg. Ter hoogte van de verkeerslichten bij de kruisingen van de Singel en Raadhuislaan met de N201 zijn zgn. plateau's opgenomen. Daarnaast worden de rijbanen smaller uitgevoerd waarbij het wegprofiel in de banden wordt gezet (dus trottoirbanden aan de zijkant en een verhoging/banden als middengeleider). Mogelijk wordt ook de verlichting aangepast (bijvoorbeeld iets lager uitgevoerd). Dit zijn fysieke maatregelen die erop gericht zijn dat weggebruiker op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt tot de gewenste 50 km/u, en een snelheidscamera naar verwachting niet meer nodig is. Echter, tussen de twee kruisingen zijn geen verkeersdrempels opgenomen.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1053_W03	-Extra flitspalen bij de kruising Raadhuislaan en brug over de Vecht	Aandacht voor verkeersgedrag wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt. Indien de maximum snelheid ter hoogte van Vreeland wordt teruggebracht naar 50 km/u en de weginrichting is aangepast zijn de flitspalen mogelijk niet meer nodig omdat het verkeer op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt.	nee	vraag 35
CRS_F2_#1053_W04	-Hele traject 50 km/u of 60 km/u beste voor geluidsoverlast	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé bij Vreeland (tussen Raadhuislaan en Singel) terug te brengen naar 50 km/u	nee	vraag 47
CRS_F2_#1053_W05	-Extra rijstrook over Amsterdam-Rijnkanaal. Nu blijft flessenhals daar bestaan	Verbreiding van de huidige brug of het aanleggen van een tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is buiten beschouwing gelaten. Alle maatregelen zijn middels een integraal verkeersmodel beoordeeld en zijn effectief.	nee	vraag 1 en 38

CRS_F2_#1053_W06	-Niet elke keer wisselen van 2 naar 1 rijstroken en weer naar 2. Zorgt voor veel bottlenecks	Extra opstelstroken en langere opstelstroken zijn doorgaans een bewezen effectief middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerlichten binnen de vereiste doorstroming. Dat is dus de reden dat bij alle kruispunten langs de N201 in de provincie Utrecht er 2 rijstroken voor rechtdoor moeten worden gerealiseerd. Direct na het kruispunt kunnen deze dan weer samenvoegen (hier gelden ook eisen voor) en is hiermee de doorstroming gegarandeerd. In bijzondere gevallen kan hiervan worden afgeweken, dat is binnen de plannen gedaan voor de tracé's bij Mijdrecht (tussen Hofland en Veenweg) en tussen de A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal.	nee	vraag 38
CRS_F2_#1053_W07	-Eén extra rijbaan aanleggen die flexibel is, 'sochtends gebruiken voor de ene kant, 'savonds voor de andere kant	Gelet op het verkeersaanbod en de resultaten uit de integrale verkeersstudie is gekozen voor het behouden van 2x1 rijstroken (met uitzondering bij de kruisingen), met uitzondering van de tracé's bij Mijdrecht (tussen Hofland en Veenweg) en tussen de A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal.	nee	
CRS_F2_#1054_W01	-Geluidswal ter hoogte van Vreeland tussen kruising BP en brug bij Vreeland om geluidshinder te verminderen	Op het tracé tussen Singel en Vechtbrug zal vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 als pilot een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst.	nee	vraag 3
CRS_F2_#1054_W02	-50 km/u zone instellen tussen BP en brug bij Vreeland inclusief trajectcontrole	In het voorkeursalternatief is opgenomen het invoeren van een maximum snelheid van 50 km/u ter hoogte van Vreeland. Daarbij wordt de inrichting van de weg zodanig aangepast dat dit "past" bij een provinciale weg met 50 km/u weg. Deze fysieke maatregelen zijn erop gericht zijn dat weggebruiker op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt tot de gewenste 50 km/u, en dan is een snelheidscamera naar verwachting niet meer nodig .	nee	vraag 3
CRS_F2_#1054_W03	-Aquaduct verlengen tot en met BP station aanleggen voor geluidsoverlast	In de ontwerpstudio's 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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4

CRS_F2_#1055_W01	-Fietsoversteek bij Singel aanpassen naar een tunnel	In de plannen is een fietstunnel bij Vreeland ter hoogte van De Singel opgenomen	ja	vraag 7
CRS_F2_#1055_W02	-Aquaduct goed idee maar graag verder van bebouwing aanleggen, meer naar zuidkant	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1056_W01	-Openingstijden aan brug aanpassen zodat in de spits betere doorstroming is	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spitsstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart. Tevens wordt gekeken naar maatregelen om in het kader van smart mobility te komen tot "slimme" brugopeningen die de hinder voor autoverkeer en waterverkeer zoveel mogelijk beperken.	ja	vraag 4
CRS_F2_#1056_W02	-Geen aquaduct bij Vreeland. Grote verstoring landschap	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1056_W03	-Indien aquaduct komt, snelheid naar 50 km/u en verwijderen brug zodat scheepvaart beter kan doorstromen (beter voor milieu)	Een aquaduct is niet opgenomen in de plannen, deze suggestie is verder niet afgewogen.	nee	vraag 4

CRS_F2_#1056_W04	-50 km/u instellen tussen Singel en bebouwde kom Vreeland inclusief trajectcontrole + flitspalen	In het voorkeursalternatief is opgenomen het invoeren van een maximum snelheid van 50 km/u ter hoogte van Vreeland. Daarbij wordt de inrichting van de weg zodanig aangepast dat dit "past" bij een provinciale weg met 50 km/u weg. Deze fysieke maatregelen zijn erop gericht zijn dat weggebruiker op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt tot de gewenste 50 km/u, en dan is een snelheidscamera naar verwachting niet meer nodig .	ja	vraag 3
CRS_F2_#1056_W05	-Kruispunt niet naar het noorden verschuiven, volstrekt onnodig	Het verschuiven ("rechttrekken") van de N201 bij de kruising met de N402 is opgenomen als alternatief. Dit heeft voordelen uit oogpunt van veiligheid (beter zicht bij de brug over het Amsterdam Rijnkanaal) en maakt een betere, compacte inrichting van de kruising mogelijk.	nee	vraag 6
CRS_F2_#1056_W06	-Extra opstelstroken bij Loenersloot beste optie. Andere varianten teveel landschappelijke impact met minimaal resultaat op verkeersgebied (leidt alleen maar tot meer sluipverkeer)	De genoemde optie is onderdeel van de voorkeursvariant.	ja	
CRS_F2_#1056_W07	-Verbeter fietsinfrastructuur om mensen uit de auto te krijgen	Op en langs het tracé worden veel maatregelen ter verbetering van de fietsstructuur genomen	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1056_W08	-Station Loenersloot graag aanleggen. Verlaagd autodruk op N201 en A2	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1056_W09	-Snelheidsverlaging op de N201 tot 60 km/u bevordert doorstroming	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen naar 50 km/u),	nee	vraag 47

CRS_F2_#1057_W01	-Aquaduct aanleggen. Eventuele wegen langs Vecht met een brug weer aan elkaar verbinden	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1057_W02	-Bestaande brug verwijderen, fietspad/voetpad in aquaduct	Het aquaduct is niet opgenomen in de plannen (zie ook hierboven)	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1057_W03	-Aquaduct graag meer naar noorden aanleggen zodat ingreep kleiner is in omgeving.	Het aquaduct is niet opgenomen in de plannen (zie ook hierboven)	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1057_W04	-Tunnel aanleggen voor fietsers	In de plannen is de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van de kruising van de N201 met de Singel opgenomen	ja	vraag 2
CRS_F2_#1057_W05	-Bij aanleg aquaduct kan kruising Singel komen te vervallen	Het aquaduct is niet opgenomen in de plannen, de kruising met de Singel blijft bestaan	nee	vraag 3
CRS_F2_#1057_W06	-Indien kruising behouden blijft, langer groenlicht voor fietsers en voetgangers. Deze is nu te kort om veilig over te steken	In de plannen is de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van de kruising van de N201 met de Singel opgenomen. Als alternatief is het verplaatsen van de huidige fietsoversteek naar de oostzijde opgenomen. Indien nodig zal de cyclustijd voor fietsers en/of voetgangers aangepast worden	ja	vraag 2
CRS_F2_#1057_W07	-Geen 60 km/u, past niet bij karakter provinciale weg	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland (tussen Raadhuislaan en Singel) terug te brengen naar 50 km/u)	ja	vraag 47
CRS_F2_#1058_W01	-Wensen van Loenersloot dit keer wel serieus meenemen. Is niet gebeurd in 2003 en 2014 en daarom nu zeer sceptisch om mening te geven	De bewonersvariant voor een ongelijkvloerse kruising bij Loenersloot is uitgewerkt conform de CROW ontwerprichtlijnen. Deze is getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers. In de plannen is gemotiveerd afgezien van deze variant. Daarnaast zijn twee andere varianten (ondertunneling en rotonde) afgewogen en eveneens gemotiveerd afgewezen.	ja	

CRS_F2_#1059_W01	-Oversteken met fiets, lopend of scootmobiel op hele N201 is extreem lastig. Graag aandacht voor meer oversteekplaatsen die veilig zijn!	Het oversteken is moeilijker geworden door de drukte op de N201. Om het oversteken van kwetsbare groepen verkeersdeelnemers te verbeteren zijn een aantal maatregelen opgenomen, zoals fietstunnels (bij de N212 en Vreeland), betere en veilige oversteken bij verkeerslichten en aanbrengen van (verhoogde) middengeleiders zodat er veilig in twee fases kan worden overgestoken.	ja	vraag 28, 42 en 43
CRS_F2_#1060_W01	-Flitspaal bij Raadhuislaan kruispunt	Aandacht voor verkeersgedrag wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt. Indien de maximum snelheid ter hoogte van Vreeland wordt teruggebracht naar 50 km/u en de weginrichting is aangepast zijn de flitspalen mogelijk niet meer nodig omdat het verkeer op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt.	nee	vraag 3 en 35
CRS_F2_#1060_W02	-Geluidswal bij Vreeland die doorloopt tot aan woningen aan westkant van dorp	De geluidswal (de zgn. whiswall) wordt langs het tracé geplaatst waar dat effectief is en technisch mogelijk	nee	vraag 3
CRS_F2_#1061_W01	-Meer onderzoek en maatregelen die ervoor zorgen dat er minder mensen in de auto stappen (zowel regionaal, landelijk als lokale oplossingen)	Er worden in de plannen voorstellen en onderzoeken gedaan voor maatregelen in het kader van "smart mobility" die erop gericht zijn de vraag en het aanbod van verkeersbewegingen meer in balans te brengen het slim combineren van sturing en gebruik van fiets, openbaar vervoer en/of auto (zgn. modal shift)	ja	vraag 49
CRS_F2_#1061_W02	-Promoot met het geld (dat nodig is voor aanpassingen N201) het openbaar vervoer	In de plannen zijn veel maatregelen gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer opgenomen. De inzet is gericht op het realiseren van verbeteringen, niet op de promotie van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld door voorlichting e.d.)	nee	vraag 41
CRS_F2_#1061_W03	-Verbeter buslijnen en aansluitingen of geef compensatie aan mensen die OV gebruiken	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).	ja	vraag 41

CRS_F2_#1061_W04	-Nadenken of alle investeringen noodzakelijk zijn voor die paar uur overlast per dag	In de opdracht die Provinciale Staten hebben gegeven is opgenomen om bij alle maatregelen te kijken naar de kosteneffectiviteit. Daarom zal van alle maatregelen een globale maatschappelijke kosten-baten analyse (zgn. MKBA-light) worden opgesteld. De voertuigverliesuren in de spijstijden vertegenwoordigen daarbij een bepaalde economische (geld)waarde die wordt afgezet tegen de investerings- en onderhoudskosten van de maatregelen.	ja	
CRS_F2_#1061_W05	-Loenersloot langzaam ingesloten door infrastructuur met negatieve effecten als gevolg	Doelstelling van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N201. Dit betekent dat ook bij Loenersloot wordt gezocht naar maatregelen die de leefbaarheid verbeteren. Maatregelen om de overlast vanaf de A2, het spoor of het Amsterdam-Rijnkanaal te verbeteren vallen buiten de reikwijdte van het programma Toekomst N201. De grootste (geluids)overlast doet zich voor aan de zuidzijde bij de woningen aan de Binnenweg en de woonschepen langs het Angstelpad, en in beperktere mate bij enkele woningen in het dorp Loenersloot aan de noordzijde. In de plannen wordt gestreefd de huidige (geluids)overlast terug te dringen door het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen ter hoogte van de passage langs Loenersloot (met name aan de zuidzijde, en mogelijk ook aan de noordzijde)	ja	vraag 14
CRS_F2_#1061_W06	-Bouw parkeergarage bij station Breukelen/Abcoude om meer mensen mogelijkheid te bieden met OV te gaan	In de plannen zijn veel maatregelen gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer opgenomen. Eén van de maatregelen betreft een mogelijk station Loenersloot. Bij de verdere uitwerking van de plannen kan worden bepaald of er mogelijk ook bij Breukelen/Abcoude aanpassingen wenselijk zijn. In dit stadium is dit nog niet aan de orde.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1061_W07	-Goede fietsverbinding tussen Amsterdam - Hilversum - Uithoorn als manier om automobilisten uit het verkeer te krijgen	In de plannen zijn diverse maatregelen opgenomen om het fietsverkeer op en rond de N201 te verbeteren. Dit kan de juiste randvoorwaarden bieden voor mensen om te kiezen voor de fiets in plaats van de auto.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1061_W08	-Promoot fietsen, is beter voor veel problemen op dit moment zoals geluid en luchtkwaliteit	In de plannen zijn diverse maatregelen opgenomen om het fietsverkeer op en rond de N201 te verbeteren.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1061_W09	-Op dit moment geen voorstander van alle tot op heden benoemde plannen	Voor kennisgeving aangenomen		

CRS_F2_#1062_W01	-Verbeter fietsinfrastructuur om mensen uit de auto te krijgen en zo druk op N201 te verlagen	In de plannen zijn diverse maatregelen opgenomen om het fietsverkeer op en rond de N201 te verbeteren.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1062_W02	-Brede fietspaden die geschikt zijn voor zowel bakfietsen, speed pedelecs, ouderen en scholieren	In de plannen wordt voorgesteld om de fietspaden op de tracé's Amstelhoek-Mijdrecht en Vinkeveen-A2 te verbreden.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1062_W03	-Verlichting die gericht is op het fietspad	In dit stadium zijn nog geen plannen voor verlichting uitgewerkt, dit zal bij de verdere uitwerking worden meegenomen.		
CRS_F2_#1062_W04	-Weg zo indelen dat autolichten fietsers niet verblinden	In de plannen wordt voorgesteld om de fietspaden op de tracé's Amstelhoek-Mijdrecht en Vinkeveen-A2 beter af te schermen van het autoverkeer	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1062_W05	-Fietspad niet verleggen naar het Sluisje in Vreeland. Zorgt voor omweg met veel zijwegen wat gevaarlijk is	Dit is een idee dat eerder is gepresenteerd tijdens de ontwerpateliers. Dit idee is <i>niet</i> opgenomen in de voorstellen voor de fietsverbindingen. Het fietspad en fietsroute langs de N201 ter hoogte blijft ongewijzigd direct naast de hoofdrijbaan.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1062_W06	-Geluidswerende maatregelen tussen autoweg en het huidige fietspad achter het Sluisje	De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidswerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals bij 't Sluisje. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.	nee	vraag 3 en 30
CRS_F2_#1062_W07	-Verbeteren bereikbaarheid fietstunnel aan oostzijde onder de brug over de Vecht vanuit westelijke richting	Deze fietstunnel heeft geen directe functie voor het (doorgaande) verkeer langs de N201. Wij zullen deze vraag doorgeven aan de betrokken wegbeheerder, de gemeente Stichtse Vecht.	nee	
CRS_F2_#1062_W08	-Verbreden fietspad en aanbrengen van groen scheiding tussen auto en fiets aan het fietspad op de brug over de Vecht bij Vreeland	In de plannen is opgenomen een herinrichting op het tracé tussen de Singel en Raadhuislaan. Bij deze herinrichting zal ook de fietspassage over de Vechtbrug worden aangepast door deze te verbreden en zo goed mogelijk af te scheiden van het verkeer.	ja	vraag 43
CRS_F2_#1062_W09	-Onderdoorgang ter hoogte van Duinkerken voor fietsers om Vreeland beter bereikbaar te maken voor fietsers vanuit Loenen	Een onderdoorgang ter hoogte van Duinkerken voor fietsers is een idee geweest dat op het eerste ontwerpatelier is gepresenteerd. Mede op basis van bezwaren (bromfietsverkeer, weinig ruimte, dicht op de weg gelegen woningen) en het vaststellen dat de oversteek bij de Singel	nee	vraag 43

		meer prioriteit heeft is afgezien van het verder uitwerken van deze plannen		
CRS_F2_#1062_W10	-Op Singel een vrij liggend fietspad realiseren gescheiden van autoverkeer	In de plannen voor een nieuwe fietstunnel onder de N201 ter hoogte van de Singel is een tweezijdig vrijliggend fietspad opgenomen tussen de Spoorlaan en de nieuwe fietstunnel	ja	vraag 2
CRS_F2_#1062_W11	-Nieuw fietspad vanuit Singel Vreeland richting Amsterdam-Rijnkanaal. Verzoek om fietspad aan de noordkant van de brug terug te brengen. (Vanuit Loenen biedt dit snelle verbinding richting Abcoude. Fietsers steken N402 over via verkeerslicht of tunnel)	In de plannen is de huidige fietsroute aan de zuidzijde gehandhaafd. Fietsers kunnen in de nieuwe situatie zowel bij Vreeland als bij Loenersloot de N201 veilig kruisen door de fietstunnels bij de Singel en Rijkstraatweg. Een nieuwe fietsroute aan de noordzijde is bovendien zeer kostbaar waarbij ook een fietspassage aan de noordzijde van de brug ontbreekt.	nee	vraag 2
CRS_F2_#1062_W12	-Aan westzijde van kanaalbrug de gecompliceerde weginrichting veranderen voor fietsers vanaf de brug richting Loenersloot. Indien verbetering niet mogelijk is, graag verkeerslicht voor fietsers.	In de plannen verbetert de situatie voor doorgaand fietsverkeer richting Vinkeveen door een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201. Oversteken bij het verkeerslicht is uit oogpunt van veiligheid onwenselijk, zeker als in de nieuwe situatie de opstelruimte wordt verbreed. De passage door de fietstunnel is weliswaar lastig, maar wel veilig genoeg. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal bezien worden of de situatie door een betere bewegwijzering en/of inrichting verbeterd kan worden.	nee	vraag 16
CRS_F2_#1062_W13	-Fietspad Baambrugse Zuwe verbreden om veilig en schoon fietsmilieu te bieden	Deze fietsroute valt buiten de plannen Toekomst N201. Wij zullen deze vraag doorgeven aan de gemeente De Ronde Venen.		
CRS_F2_#1062_W14	-Fietspad aan zowel noord als zuidzijde van N201 ter hoogte van Demmerikse Sluis	In de plannen zijn fietspaden aan de noord- en zuidzijde op dit tracé voorzien.	ja	zie vraag 43
CRS_F2_#1062_W15	-Fietsoversteek A2 verbeteren. Nu veel voorbijrazend vrachtverkeer wat onveilig kan zijn	De huidige oversteek met verkeerslichten blijft ongewijzigd. Doorgaand fietsverkeer kan bij Loenersloot en de Demmerikse brug kiezen voor het nieuwe fietspad aan de zuidzijde van de N201.	nee	zie vraag 43
CRS_F2_#1062_W16	-Knelpunten Loenen aan de Vecht graag ook aandacht voor in de toekomst (buiten N201 om)	Deze fietsroute valt buiten de plannen Toekomst N201. Wij zullen deze vraag doorgeven aan de gemeente Stichtse Vecht.		

CRS_F2_#1063_W01	-Oplossing van de knelpunten die bijdragen aan stimuleren van OV en fiets ipv faciliteren van meer autoverkeer	Er wordt veel aandacht besteed aan het verbeteren van het openbaar vervoer en de fietsverbindingen	ja	zie vraag 41, 42 en 43
CRS_F2_#1063_W02	-Graag een 50 km/u zone bij Vreeland om geluidsoverlast en fijnstof te verminderen. Vereist is dat weg wordt ingericht als 50 km/u weg. Enkel flitspalen werken niet (ook niet op dit moment bij de 60 km/u grens)	In de voorkeursvariant is zo'n 50 km/u zone opgenomen voor het tracé bij Vreeland tussen de Singel en Raadhuislaan.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1063_W03	-Geen aquaduct aangezien de tunnelbak relatief kort wordt om winst in geluid en fijnstof te leveren. Daarnaast angst om verkeersaantrekkende werking	In de ontwerpstudio's 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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1063_W04	-Tunnel ter hoogte van fietsoversteek Singel ipv verkeerslichten	In de plannen is een fietstunnel bij Vreeland ter hoogte van De Singel opgenomen	ja	zie vraag 2
CRS_F2_#1063_W05	-Aanpassen brugtijden tijdens spits goede optie (zeker in combinatie met 50 km/u zone)	. In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spijstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart.	ja	zie vraag 4
CRS_F2_#1063_W06	-Pilot met Whiswall ter hoogte van Vreeland tussen brug en benzinepomp. Juist op dit traject ook veel overlast van geluid- en fijnstofoverlast	Op het tracé tussen Singel en Vechtbrug zal vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 als pilot een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst.	ja	zie vraag 3

CRS_F2_#1063_W07	-Rekening houden met dat bewoners veel overlast ervaren (geluid en lucht) van N201, ook al blijkt uit metingen anders	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. Dit laat onverlet dat de subjectieve ervaring van overlast kan verschillen. Bij het plaatsen van de zgn. Whiswall bij Vreeland tussen de brug over de Vecht en de kruising met de Singel zal door een onafhankelijke deskundige (RIVM) ook onderzoek (enquetes) worden gedaan naar de subjectieve (geluids)beleving. De resultaten uit dit onderzoek kunnen worden gebruikt om de effecten van de toegepaste maatregelen in beeld te krijgen. Niet alleen de berekende of modelmatige effecten (die uitgangspunt zijn en blijven bij de plannen), maar ook de subjectieve beleving. De ervaringen kunnen worden gebruikt om geluidswerende voorzieningen te verbeteren.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1064_W01	-Verlagen snelheid naar 60 km/u net zoals in Vreeland	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen(tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u),	nee	vraag 47
CRS_F2_#1064_W02	-Graag een 50 km/u zone bij Loenersloot om hier doorstroming te verbeteren, fijnstof en geluidsoverlast te verminderen. Hierdoor neemt verkeersveiligheid en leefbaarheid toe	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen(tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u),	nee	vraag 47
CRS_F2_#1064_W03	-Graag betere uitleg waarom aanpassing van snelheid bij Vreeland wel mogelijk is en bij Loenersloot niet	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.	ja	
CRS_F2_#1064_W04	-Indien 50 km/u zone bij Loenersloot, wegprofiel aanpassen bijv. versmallingen en drempels	In de plannen is geen invoering van een 50 km/uur zone opgenomen.	nee	

CRS_F2_#1065_W01	-Aanpassen tijdslot verkeerslichten Loenersloot zodat verkeer in alle richtingen beter door kan stromen. Vooral buiten spits erg slecht afgesteld	De klachten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt “werkt”. Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren	ja	vraag 12
CRS_F2_#1066_W01	-Station Loenersloot om kernen en dorpen aan N201 bereikbaar en leefbaar te houden	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1066_W02	-Parkeerplaatsen voor station Loenersloot aan oostkant van Amsterdam-Rijnkanaal zodat kern van Loenersloot qua verkeer ontzien wordt	Op dit moment is een mogelijk nieuw treinstation bij Loenersloot in onderzoek (quick scan). De vormgeving van mogelijke ontsluiting(en) is nog niet aan de orde. Bij de maatregelen voor de knelpunten wordt meegewogen dat deze een mogelijke toekomstige ontsluiting niet onmogelijk maken.	nee	vraag 15
CRS_F2_#1066_W03	-Station Loenersloot verbonden met regionale buslijnen en goede (snel) fietsroutes naar steden in de regio	Op dit moment is een mogelijk nieuw treinstation bij Loenersloot in onderzoek (quick scan). De vormgeving van de verbindingen met openbaar vervoer en/of fiets is nog niet aan de orde, maar zullen bij een mogelijk positief besluit over een nieuw station zeker bij de verdere uitwerking worden betrokken.	ja	Vragen 41, 42 en 43
CRS_F2_#1066_W04	-Indien er een station wordt aangelegd, zorg dan dat dit een hub wordt voor OV wat als volwaardig alternatief dient voor autoverkeer.	Op dit moment is een mogelijk nieuw treinstation bij Loenersloot in onderzoek (quick scan). De vormgeving van de verbindingen met auto, openbaar vervoer en/of fiets (zgn. ov-knooppunt) is nog niet aan de orde, maar zal bij een mogelijk positief besluit over een nieuw station zeker bij de verdere uitwerking worden betrokken.	ja	Vragen 41, 42 en 43

CRS_F2_#1067_W01	-Aquaduct pas op maaiveld brengen bij kruising Singel en N201 zodat woningen ter hoogte van de vijver ook ontzien worden van geluid en fijnstof overlast	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1067_W02	-50 km/u zone bij Vreeland (inclusief drempels)	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1067_W03	-Rest van N201 op 80 km/u houden inclusief flitspalen voor te hard en door rood rijden	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid ter hoogte van Vreeland terug te brengen (tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u). Aandacht voor verkeersgedrag en handhaving wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.	nee	vraag 35 en 47
CRS_F2_#1067_W04	-Fietstunnel ter hoogte van het BP tankstation bij de Singel	Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden.	ja	vraag 2
CRS_F2_#1067_W05	-Ronde ter hoogte van BP tankstation bij de Singel	De huidige kruising met verkeerslichten kan het verkeer goed verwerken. Aanpassing is niet nodig omdat de kruising voldoende capaciteit heeft. Wel zal de komende tijd aandacht worden besteed aan een goede afstelling van de verkeerslichten, zodat er een goede balans is tussen de doorstroming op de hoofdrijbaan en de wachttijden op de zijrichtingen.	nee	vraag 12 en 32
CRS_F2_#1067_W06	-Geluidsscherm vanaf de brug tot aan kruispunt N201 en singel	Op het tracé tussen Singel en Vechtbrug zal vooruitlopend op de plannen Toekomst N201 een innovatieve geluidswerende voorziening, de zgn. Whiswall, worden geplaatst.	ja	vraag 3

CRS_F2_#1068_W01	-Beter afstellen stoplichten N201 voor verkeer vanuit Loenersloot dat N201 op wilt	Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt "werkt". Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen.	ja	vraag 12
CRS_F2_#1068_W02	-Geen tunnel aanleggen, leidt tot meer sluisverkeer	In de plannen Toekomst N201 is als volgt rekening gehouden met het probleem van het sluisverkeer: (a) handhaven van verkeerslichten zodat sturing van verkeersstromen mogelijk blijft (dus geen sluisverkeer faciliteren), en (b) geen doorgangen/tunnels voor autoverkeer onder de N201 zonder verkeerslichten. Gemeente en provincie zullen de ontwikkelingen van het sluisverkeer in de gaten houden en indien nodig passende maatregelen nemen.	nee	vraag 13
CRS_F2_#1069_W01	-Graag bewonersvariant zoals ingediend door de heer Ton Prins na aanpassingen (januari 2020)	Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/u ongewenst is. Het komt voornamelijk voor bij autowegen met 100 km/u. Andere argumenten die pleiten tegen deze oplossing zijn (a) veel in- en samenvoegingen na elkaar zijn onveilig, (b) groot ruimtegebruik, (c) omdat de weg op een talud ligt zijn de hellingen (te) steil, (d) er is geen sturing van het verkeer meer mogelijk door het ontbreken van een verkeerslicht, en (e) landschappelijk ongewenst (andere wegstructuur, zichtlijn op kasteel Loenersloot aangetast).	nee	vraag 10
CRS_F2_#1070_W01	-Maatregelen ten aanzien van geluidsoverlast	De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstepad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Vooruitlopend op het realiseren van deze maatregelen zal in Vreeland medio 2020 op het tracé tussen de Singel en de brug over de Vecht een innovatieve geluidswal worden geplaatst, de zgn. Whiswall.	ja	vraag 30

CRS_F2_#1070_W02	-Geen aquaduct, leidt tot meer overlast in toekomst	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1070_W03	-Indien geluidswal succes blijkt graag doortrekken tot aan tankstation	De whiswall wordt langs het tracé geplaatst waar dat effectief is en technisch mogelijk is. Doortrekken in een later stadium is niet aan de orde.	nee	vraag 3 en 30
CRS_F2_#1070_W04	-Snelheidsverlaging, liefst tot 30 km/u op traject van Vreeland tot aan stoplichten bij Loenersloot om geluidsoverlast door remmend en optrekkend verkeer te verminderen	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om de weg in te richten als een binnen de bebouwde kom gelegen weg met een maximale snelheid van 50 km/uur.	nee	vraag 3
CRS_F2_#1070_W05	-Trajectcontrole over het hele gebied (graag laten weten wat bewoners kunnen doen om politie zover te krijgen dit in te voeren)	Aandacht voor verkeersgedrag wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid over verkeersgedrag en de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.	nee	vraag 35
CRS_F2_#1070_W06	-Stil asfalt bevat erg goed en graag doortrekken tot aan kruising Loenersloot	Geluidsreducerend asfalt (zgn. "stil asfalt") wordt niet toegepast op de kruisingen zelf. Op de kruisingen is stil asfalt niet effectief (de snelheden zijn lager zodat geluid van de motor doorgaans groter is dan het geluid van de banden) en uit oogpunt van beheer onwenselijk (optrekkend, afremmend en afslaand verkeer leidt tot hogere belasting van het asfalt, waarbij door de open structuur "stil" asfalt snel schade oploopt).	nee	vraag 30
CRS_F2_#1070_W07	-Veel groen aanleggen tussen school en N201 om overlast van fijnstof en geluid te verminderen op de basisschool	Ter hoogte van de school zal medio 2020 een geluidswal, de zgn. whiswall worden geplaatst. In de plannen zijn vooralsnog geen maatregelen voor de aanleg van (extra) groen opgenomen.	nee	vraag 3
CRS_F2_#1070_W08	-Fietstunnel ter hoogte van het BP tankstation bij de Singel	Bij de Singel in Vreeland zal een nieuwe fietstunnel onder de N201 worden aangelegd aan de oostzijde van de kruising, zodat fietsers veilig vanuit Vreeland richting Loenen en Loenersloot kunnen rijden.	ja	vraag 2

CRS_F2_#1070_W09	-Graag station Loenersloot met goede fietsverbinding naar Vreeland om OV te stimuleren	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1071_W01	-Serieus nemen van wensen van bewoners en laten zien dat er iets mee gebeurt. Nu illusie dat het niet serieus wordt meegenomen in de planvorming	De bewonersvariant voor een ongelijkvloerse kruising bij Loenersloot is uitgewerkt conform de CROW ontwerprichtlijnen. Deze is getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers. In de plannen is gemotiveerd afgezien van deze variant. Daarnaast zijn twee andere varianten (ondertunneling en rotonde) afgewogen en eveneens gemotiveerd afgewezen.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1071_W02	-Toegang tot melkveehouderij laten zien op schetsontwerpen. Is essentieel voor voortbestaan boerderij	Dit betreft de vraag over de uitweg op de N201 van een bedrijf. Deze uitweg blijft ongewijzigd bestaan.	ja	
CRS_F2_#1071_W03	-Landbouwverkeer moet mogelijk blijven op traject Loenersloot-Braambrugge ook vanaf de N201	De huidige situatie blijft ongewijzigd. Landbouwverkeer vanaf Loenersloot naar de A2 blijft verboden. Landbouwverkeer vanaf Loenersloot richting Braambrugge, de brug over het Amsterdam Rijnkanaal en richting Binnenweg blijft mogelijk.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1071_W04	-Bestaande oversteek over de N201 dient behouden te blijven (eventueel door tunnel of stoplichten). Is nu niet meegenomen in schetsontwerpen	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	ja	
CRS_F2_#1072_W01	-Maximale snelheid naar 60 km/u tussen Loenersloot en Hilversum zodat verkeer eerder gaat over A9	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen (tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u)	nee	vraag 47

CRS_F2_#1072_W02	-Investeren in OV en goede en veilige fietsroutes op traject N201 (nu weinig bussen en donkere fietspaden)	Er wordt onderzoek gedaan naar een mogelijk nieuw treinstation Loenersloot (quick scan), voorstellen voor verbetering van de busverbindingen en fysieke inrichting van de weg voor de bus. Tevens worden er een groot aantal maatregelen ter verbetering van de fietsverbindingen op en bij de weg gedaan.	ja	vraag 41, 42 en 43
CRS_F2_#1072_W03	-Meer rotondes i.p.v. verkeerslichten op hele traject	Voor de afwikkeling van de kruispunten en vanuit oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten onvermijdelijk op de N201. Bij een rotonde is het van groot belang dat de diverse verkeersstromen in evenwicht zijn, anders vormt de doorstroming een probleem. Ook is het met een rotonde niet meer mogelijk te "sturen" in de verkeersstromen, wat met verkeerslichten wel kan. Deze overwegingen betekenen dat er op de N201 juist gebruik wordt gemaakt van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld dan met rotondes.	nee	vraag 32
CRS_F2_#1072_W04	-Verlagen snelheid naar 60 km/u op traject	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen (tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u)	nee	vraag 47
CRS_F2_#1072_W05	-Uitleg wat mensen moeten doen als ze zich totaal niet kunnen vinden in ideeën van provincie	Binnen het proces van het programma Toekomst N201 is het mogelijk te reageren op de voorstellen en zelf alternatieven aan te dragen. Hier is door velen gebruik van gemaakt. Alle reacties worden verwerkt en beantwoord en op die manier is en blijft het zichtbaar hoe er over de plannen wordt gedacht. Wij stellen een samenvatting van de reacties op en laten alle aangedragen varianten -ook de varianten die zijn afgevalen!- zien. Al die informatie stellen wij beschikbaar aan Provinciale Staten, die naar verwachting in het najaar 2020 een besluit zullen nemen. Ook buiten het programma Toekomst N201 kunnen mensen en/of organisaties hun bezwaren of ideeën onder de aandacht brengen.	ja	
CRS_F2_#1073_W01	-Te allen tijde toegang tot beide kanten van het water van de N201	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spijstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart.	nee	vraag 4
CRS_F2_#1073_W02	-Ruimere openingstijden bij Demmerikse brug bij Vinkeveen	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spijstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart.	nee	

CRS_F2_#1073_W03	-Hogere doorvaarthoogte bij Demmerikse brug	In de eerste serie ontwerpateliers hebben wij varianten laten zien waarbij de huidige bruggen een hogere doorvaarthoogte krijgen. Wij hebben deze variant laten vervallen, omdat deze kostbaar en niet erg effectief is (ook na verhoging zal de brug geregeld open moeten).	nee	
CRS_F2_#1073_W04	-aquaduct verder van de sluis aanleggen zodat er geen doorvaartbelemmeringen meer zijn	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou deze kosten nog hoger maken. Daarom is afgezien van het uitwerken van een aquaduct.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1073_W05	-Aquaduct ter hoogte van Vinkeveen zodat zeilschool en recreatievaart daar gebruik van kan maken	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou deze kosten nog hoger maken. Daarom is afgezien van het uitwerken van een aquaduct.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1073_W06	-Groot aquaduct in het midden van Vinkeveen en de sluis, groot genoeg voor zowel beroeps- als pleziervaart	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een verdiepte ligging laten zien. De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou deze kosten nog hoger maken. Daarom is afgezien van het uitwerken van een aquaduct.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1074_W01	-2 aansluitingen bij Mijdirect waarvan aansluiting bij Hofland niet toegestaan voor vrachtverkeer	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven. Vrachtverkeer zal zoveel mogelijk via de kruising met de Veenweg worden geleid. In hoeverre een verbod bij Hofland voor vrachtverkeer nodig en/of	ja	vraag 23

		wenselijk is zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden onderzocht.		
CRS_F2_#1075_W01	-Bestaande inritten aan nord- en zuidzijde van N201 naar landbouwgronden meenemen in schetsontwerpen (zijn nu niet terug te vinden in de ontwerpen)	Deze reactie ziet op het tracé tussen de A2 en Loenersloot. Alle bestaande inritten zullen in de plannen worden meegenomen.		
CRS_F2_#1075_W02	-Compensatie voor verlies landbouwgronden	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In algemene zin geldt als uitgangspunt dat eigenaren die door de plannen "geraakt" worden conform geldend recht volledige schadeloosstelling ontvangen.	nee	
CRS_F2_#1075_W03	-Geen variant met tunnel of ongelijkvloerse kruising want negatieve landschappelijke impact	In de voorkeursvariant is geen tunnel opgenomen, echter in het alternatief met T-kruising is wel een tunnel opgenomen. Deze maatregel heeft verkeerskundig grote voordelen, maar scoort op het aspect landschap negatief.	nee	
CRS_F2_#1075_W04	-Betere uitwerking van het onderdeel 'groen' in de ontwerpen. Is dit gras? Bos? Nu onduidelijk	In dit stadium zijn de plannen voor de inrichting groen nog niet in detail uitgewerkt. Dit volgt bij de verdere uitwerking.	ja	
CRS_F2_#1075_W05	-Integrale benadering van natuur en landschap en natuurinclusief ontwerpen. Zie rapport Arcadis van juni 2018 ter suggestie	De huidige plannen en ontwerpen zijn op "schetsniveau" en mogelijke compensatie en/of verbetering van natuurwaarden is in de impactstudie globaal aangegeven. In de vervolgfase zullen deze plannen verder in detail moeten worden uitgewerkt waarbij wordt ingezet op gerichte maatregelen zoals het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen, meer ecopassages onder de N201, realiseren van natuurvriendelijke oevers, groene "stapstenen" en nieuwe natuur. Bij de uitwerking van de plannen zullen waar mogelijk maatregelen worden genomen om de bestaande landschapsstructuur te versterken en verbeteren.	ja	

CRS_F2_#1076_W01	-Verwijderen verkeerslichten thv Loenersloot. Hierdoor zijn ook geen 2x2 rijbanen meer nodig	De verkeerslichten en de verbreding van de rijbanen op het tracé A2-brug over het Amsterdam Rijnkanaal zijn nodig om het verkeer goed en slim over de N201 te leiden. De klachten over de werking van de huidige verkeerslichten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt “werkt”. Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren	nee	vraag 12 en 38
CRS_F2_#1076_W02	-Ritsen voor de woonarken zodat luchtkwaliteit ook hier verbeterd (opmerking specifiek van toepassing op bewonersvariant)	De luchtkwaliteit verbetert indien de doorstroming verbeterd. Zowel in de voorkeursvariant, het alternatief als bij de bewonersvariant (met op- en afritten) zal sprake zijn van verbetering van de luchtkwaliteit. De reden van het afwijzen van de bewonersvariant ligt in het grote ruimtebeslag met negatieve impact op natuur en landschap, het is verkeerskundig niet goed uitvoerbaar (te steil) en door het ontbreken van verkeerslichten zijn verkeersstromen niet meer te sturen.	nee	vraag 10 en 45
CRS_F2_#1076_W03	-Oude kruising behouden (opmerking specifiek van toepassing op bewonersvariant)	In deze reactie wordt opgemerkt dat in de bewonersvariant met een ongelijke kruising en op- en afritten een extra rijbaan vanaf de brug over het Amsterdam Rijnkanaal niet nodig is. Wij hebben kunnen vaststellen dat indier gelijk heeft. Bij de uitwerking had volstaan kunnen worden met -naast de op- en afritten- één rijbaan per rijrichting.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1076_W04	-60 km/u vanaf A2 tot na Vreeland	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen(tussen Raadhuislân en Singel naar 50 km/u)	nee	vraag 47
CRS_F2_#1076_W05	-Fietstunnel onder N402 waardoor doorstroming verbeterd aangezien één verkeersstroming uit de verkeerslichten wordt gehaald	Een fietstunnel onder de N402 is een kostbare maatregel. Wij hebben deze optie afgewogen en stellen voor om de kruising compacter aan te leggen. De fietsoversteek wordt hierdoor korter en veiliger.	nee	vraag 43

CRS_F2_#1076_W06	-Busbaan met verkeerslicht voor lijnbussen en hulpverleners op de oude kruising vanaf Baambrugge (opmerking specifiek van toepassing op bewonersvariant)	Deze opmerking is niet helemaal duidelijk. De oude kruising behouden is niet mogelijk bij het toepassen van de bewonersvariant (ongelijkvloers met op- en afritten). Het toepassen van een verkeerslicht staat op gespannen voet met de essentie van de bewonersvariant, namelijk het verwijderen van de verkeerslichten.	nee	
CRS_F2_#1077_W01	-Verlagen snelheid ter hoogte van Loenersloot (aangezien dit bij Vreeland wel kan moet dat hier ook mogelijk zijn)	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.	nee	vraag 47
CRS_F2_#1077_W02	-Graag bewonersvariant uitvoeren	Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/u ongewenst is. Het komt voornamelijk voor bij autowegen met 100 km/u. Andere argumenten die pleiten tegen deze oplossing zijn (a) veel in- en samenvoegingen na elkaar zijn onveilig, (b) groot ruimtegebruik, (c) omdat de weg op een talud ligt zijn de hellingen (te) steil, (d) er is geen sturing van het verkeer meer mogelijk door het ontbreken van een verkeerslicht, en (e) landschappelijk ongewenst (andere wegstructuur, zichtlijn op kasteel Loenersloot aangetast).	nee	vraag 10
CRS_F2_#1078_W01	-Stimuleer OV en carpooling met het geld anders uitgegeven aan aanpassingen N201	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.). Suggesties voor deze maatregelen in het belang van de bereikbaarheid van ondernemers zullen wij meenemen.	ja	vraag 41

CRS_F2_#1078_W02	-Niets doen aan huidige situatie om mensen te dwingen uit de auto te gaan en gebruik te maken van OV	De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen die het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Kort samengevat betekent dit dat enerzijds het verbreden van het gehele tracé (denkrichtingen 1 en 2) en anderzijds het beperken van de weg tot alleen regionaal bestemmingsverkeer (denkrichting 4) niet aan de orde is. Er blijft een zeer breed scala van maatregelen mogelijk die in de voorstellen zijn uitgewerkt. Naast verkeerskundige oplossingen wordt ook gekeken naar openbaar vervoer, fiets, smart mobility, gedragsbeïnvloeding, aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat).	nee	vraag 33
CRS_F2_#1078_W03	-Serieus de overwegingen van Loenersloot mee nemen in besluitvorming. Veel inwoners van Loenersloot ontevreden gezien de recente uitbreidingen van spoor en weg	De bewonersvariant voor een ongelijkvloerse kruising bij Loenersloot is uitgewerkt conform de CROW ontwerprichtlijnen. Deze is getoond tijdens de tweede serie ontwerpdelijven. In de plannen is gemotiveerd afgezien van deze variant. Daarnaast zijn twee andere varianten (ondertunneling en rotonde) afgewogen en eveneens gemotiveerd afgewezen.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1078_W04	-Geen uitbreiding van 2 naar 4 rijstroken	Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten in haar besluit van 18 februari 2019. Als knelpunten (kruispunten) erg dicht bij elkaar liggen zal er een goede afweging moeten worden gemaakt. Deze afweging heeft op het tracé tussen de A2 en Loenersloot geleid tot een voorstel om de weg te verbreden tot 2 x 2 rijbanen. Door deze verbreding wordt de doorstroming aan de oostzijde van de A2 verbeterd.	nee	vraag 34
CRS_F2_#1078_W05	-Maximum snelheid van 50 km/u bij Loenersloot door het stuk te bestempelen als bebouwde kom	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.	nee	vraag 47

CRS_F2_#1078_W06	-Geen ondertunneling bij Binnenweg-N201 aangezien dit tot veel sluipverkeer gaat leiden	In de voorkeursvariant is voor Loenersloot geen tunnel opgenomen, maar in het alternatief wel in de vorm van een T-kruising op de Rijksweg met een nieuwe weg die onder de N201 door aansluit op de Binnenweg. In de plannen Toekomst N201 is als volgt rekening gehouden met het probleem van het sluipverkeer: (a) handhaven van verkeerslichten zodat sturing van verkeersstromen mogelijk blijft (dus geen sluipverkeer faciliteren), en (b) geen doorgangen/tunnels voor autoverkeer onder de N201 zonder verkeerslichten. Gemeente en provincie zullen de ontwikkelingen van het sluipverkeer in de gaten houden en indien nodig passende maatregelen nemen.	nee	vraag 13
CRS_F2_#1078_W07	-Geld dat bespaard wordt door niet uitbreiden en geen tunnel stoppen in investeringen OV en carpoollocaties	Er is voor de plannen Toekomst N201 nog geen budget beschikbaar gesteld. Provinciale Staten zullen naar verwachting eind 2020 op basis van de voorstellen en een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) een afweging maken, maatregelen vaststellen evenals een uitvoeringsbudget. Door zowel doorstroming als leefbaarheid in de plannen mee te wegen vindt er een integrale afweging van alle belangen plaats.	nee	
CRS_F2_#1078_W08	-Meer buslijnen met haltes in de woonkernen	In de plannen worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Daarbij dient een afweging worden gemaakt tussen enerzijds snelle en frequente diensten (met mindere haltes), en anderzijds goede, nabijgelegen haltes (met meer stops en een langere rijtijd).		vraag 41
CRS_F2_#1078_W09	-Lus waar A2 overgaat in N201 (zoals bij Breukelen) aangezien A2 veel file op N201 veroorzaakt	Het voorstel is niet helemaal duidelijk. Wat wordt er precies met een "lus" bedoeld? Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam wordt verlengd. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de A2 richting oosten niet direct te weven naar één rijstrook en is er minder kans dat kruisingen worden geblokkeerd door auto's "die niet weg kunnen". Mede door een goede afstelling van de verkeerslichten wordt er naar gestreefd de overlast te beperken.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1079_W01	Uitbreiden naar 2x2 opstelstroken bij Loenersloot	In de voorkeursoplossing is gekozen voor het vergroten van de opstelruimte.	ja	

CRS_F2_#1079_W02	-Behoud verkeerslichten. Loenersloot mag geen situatie worden als in Vinkeveen waar invoegen zeer onveilig is wanneer het druk is	In de voorkeursoplossing is gekozen voor het behouden van de verkeerslichten. Een oplossing met ongelijkvloerse kruising en op- en afritten is niet wenselijk. Wij zijn van oordeel dat deze oplossing op provinciale wegen met 80 km/u ongewenst is. Het komt voornamelijk voor bij autowegen met 100 km/u. Andere argumenten die pleiten tegen deze oplossing zijn (a) veel in- en samenvoegingen na elkaar zijn onveilig, (b) groot ruimtegebruik, (c) omdat de weg op een talud ligt zijn de hellingen (te) steil, (d) er is geen sturing van het verkeer meer mogelijk door het ontbreken van een verkeerslicht, en (e) landschappelijk ongewenst (andere wegstructuur, zichtlijn op kasteel Loenersloot aangetast).	ja	vraag 12
CRS_F2_#1080_W01	-Stoplichten bij Loenersloot beter afstellen zodat verkeer van Rijksstraatweg en Binnenweg beter de N201 kan opdraaien	Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt "werkt". Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen.	ja	vraag 12
CRS_F2_#1081_W01	-Behoud huidige situatie bij Loenersloot. Nu al druk genoeg op dit traject en voorgestelde aanpassingen verergeren dit alleen maar en zorgen voor slechtere leefbaarheid	In de voorkeursvariant is gekozen voor het behouden van de huidige kruising in combinatie met het vergroten van de opstelruimte en het verbreden van het tracé tussen Loenersloot en de A2 tot 2x2 rijbanen. Dit verbetert de doorstroming en ook de leefbaarheid mits de juiste aanvullende maatregelen worden toegepast zoals geluidsreducerende maatregelen (geluidsschermen) en natuurinclusief ontwerpen (bijvoorbeeld goede ecologische passages)	nee	vraag 30 en 40
CRS_F2_#1082_W01	-Aquaduct onder ringvaart door en na dorp weg weer op maaiveld brengen	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een open tunnelbak laten zien. Deze verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct onder de ringvaart door zou deze kosten nog hoger maken	nee	vraag 19

CRS_F2_#1082_W02	Aquaduct zorgt voor beter leefklimaat, verbinding dorp, realisatie centrumplan Vinkeveen, verwijderen Demmerikse brug.	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een open tunnelbak laten zien. Deze verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct onder de ringvaart door zou deze kosten nog hoger maken	nee	vraag 19
CRS_F2_#1082_W03	-Aquaduct biedt mogelijkheden voor impuls recreatie.	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een open tunnelbak laten zien. Deze verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct onder de ringvaart door zou deze kosten nog hoger maken	nee	vraag 19 en 22
CRS_F2_#1082_W04	-Demmerikse brug verwijderen en geld dat hierdoor bespaard wordt op exploitatiekosten gebruiken voor bouw aquaduct	Wij hebben de aanleg van een ondertunneling door Vinkeveen onderzocht en hebben tijdens de tweede serie ontwerpateliers een ontwerp voor een open tunnelbak laten zien. Deze verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging is zeer kostbaar maar levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het verlengen van de tunnelbak in de vorm van een aquaduct onder de ringvaart door zou deze kosten nog hoger maken De meerkosten van een aquaduct bij Vinkeveen staat in geen verhouding tot de bespaarde exploitatiekosten.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1082_W05	-Fly-over bij A2 vanuit Mijdrecht richting Utrecht	Dit is een nieuwe variant. Deze optie is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel en is geen oplossing voor het verkeersaanbod van en naar de A2. Met het vergroten van de opstelruimte bij de op- en afritten, verbreden tot 2x2 van het tracé A2-Loenersloot en het vergroten en verlengen van de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam kan de situatie eveneens -en met lagere kosten- verbeterd worden.	nee	vraag 17
CRS_F2_#1082_W06	-Verkeer vanuit Loenersloot direct laten aansluiten op A2 richting Amsterdam	Een interessante optie. Om het verkeer richting A2 vanuit alle richtingen goed te kunnen doseren zal een verkeerslicht op dit traject noodzakelijk blijven.	nee	vraag 17

CRS_F2_#1082_W07	-Minder kruisende verkeerstromen, dit zal altijd blijven zorgen voor oponthoud en verminderde doorstroming	Dit valt niet te voorkomen, tenzij er voor zeer ingrijpende en kostbare maatregelen wordt gekozen (fly-over, nieuwe op/afritten). Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld om - tegen veel lagere kosten- de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam wordt verlengd. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de A2 richting oosten niet direct te weven naar één rijstrook en is er minder kans dat kruisingen worden geblokkeerd door auto's "die niet weg kunnen". Deze maatregelen zijn in een verkeersmodel getest en blijken goed te werken.	nee	vraag 17 en 46
CRS_F2_#1082_W08	-Nieuw fietspad lands Geuzensloot tot aan A2 en van N201 af te halen	Het fietspad aan de noordzijde van de N201 tussen Vinkeveen en de A2 wordt verbreed, verder van de rijbaan af en beter afgeschermd van het autoverkeer worden. De passage bij de Demmerikse brug zal worden verbeterd door een nieuwe fietsbrug en een volwaardige passage onder de brug door naar de zuidzijde. Tenslotte zal er een nieuw fietspad worden aangelegd aan de zuidzijde van de N201 tussen Demmerikse brug en Loenersloot, zodat de passage onder de A2 door ongehinderd kan plaatsvinden voor doorgaand fietsverkeer dat niet aan de noordzijde van de N201 bij de A2 hoeft te zijn.	ja	vraag 42
CRS_F2_#1082_W09	-Vrije busbaan vanaf Mijdrecht doortrekken tot Vinkeveen	Als de maatregelen worden uitgevoerd zijn op het gehele traject geen lange aparte vrije busbanen nodig en kan de bus met het overige verkeer meerijden. Wel zal het busvervoer gefaciliteerd worden door goede bushaltes, veilige aanlooproutes, aparte busbanen bij verkeerslichten, voorrang bij verkeerslichten etc.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1082_W10	-Geen verbreding en/of aanpassingen aan Demmeriksebrug. Deze brug is aan einde levensduur en dus is dit kapitaalvernietiging	In de plannen is voorzien in de aanleg van een nieuwe, aparte beweegbare fietsbrug naast de huidige brug. Indien de huidige brug op korte termijn wordt vervangen zal de vervanging van de brug kunnen worden gecombineerd met de vereiste afscherming en verbreding van het fietspad.	nee	vraag 42
CRS_F2_#1082_W11	-Beroepsvaart heeft graag een vrije doorvaart (dit is niet noodzakelijk een beweegbare brug)	Dit is vanuit het belang van de beroepsvaart uiteraard juist. Een verhoogde, vaste brug is duur en de doorvaarthoogte blijft nog altijd beperkt . Een beweegbare brug garandeert een onbeperkte doorvaarthoogte en heeft uit oogpunt van kosten en bruikbaarheid de voorkeur.	nee	vraag 41

CRS_F2_#1082_W12	-Realiseren vaste brug op locatie Demmerikse brug die hoog genoeg is.	Een verhoogde, vaste brug is duur en de doorvaarthoogte blijft nog altijd beperkt . Een beweegbare brug garandeert een onbeperkte doorvaarthoogte en heeft uit oogpunt van kosten en bruikbaarheid de voorkeur.	nee	vraag 22 en 41
CRS_F2_#1082_W13	-Vast Demmerikse brug kan alleen in samenwerking met aquaduct	Dit is vanuit het belang van de doorvaarthoogte een vereiste. Uit oogpunt van kosten, baten en de complexiteit van de aanleg van een aquaduct is gekozen voor het handhaven van de huidige situatie met een beweegbare brug, waarbij de situatie voor fietsers wordt verbeterd.	ja	vraag 22
CRS_F2_#1082_W14	-Aquaduct en vaste nieuwe brug grote investering maar enige oplossing om Vinkeveen een enorme kwaliteitsimpuls te geven	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Er zijn ook andere maatregelen denkbaar die minder kostbaar zijn en eveneens een verbetering van de leefbaarheid betekenen.		vraag 19
CRS_F2_#1082_W16	-Extra rijstrook ter plaatse van huidige Demmerikse brug	Gelet op deze reactie lijkt deze rijstrook bestemd voor de bus. Als de maatregelen worden uitgevoerd zijn op het gehele traject geen lange aparte vrije busbanen nodig en kan de bus met het overige verkeer meerijden. Wel zal het busvervoer gefaciliteerd worden door goede bushaltes, veilige aanlooproutes, aparte busbanen bij verkeerslichten, voorrang bij verkeerslichten etc.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1082_W17	-Veilige ontsluiting van Vinkeveen die past binnen de plannen ten behoeve van verkeersveiligheid, leefbaarheid en recreatie	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Er zijn ook andere maatregelen denkbaar die minder kostbaar zijn en eveneens een verbetering van de leefbaarheid betekenen.		vraag 19
CRS_F2_#1083_W01	-Indien aquaduct wordt aangelegd dient familie volledig gecompenseerd te worden om verloren woning en bijgebouwen her te bouwen (zowel financieel als in bestemmingsplan geregeld)	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4

CRS_F2_#1084_W01	-Verbeter OV ontsluiting van dorpen langs N201.	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).	ja	vraag 41
CRS_F2_#1084_W02	-Leg station Loenersloot binnen 5 jaar aan. Tien jaar duurt veel te lang	Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moeten we er rekening mee houden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	nee	vraag 15
CRS_F2_#1085_W01	-Aanleggen aquaduct	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1085_W02	-Station Loenersloot aanleggen als oplossing voor problemen N201	De provincie provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar een mogelijk station Loenersloot. 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.	ja	vraag 15

CRS_F2_#1086_W01	-Lange verdiepte ligging inclusief aquaduct tot aan de Demmerikse brug	De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid maar is ook uiterst kostbaar. Het verlengen van de verdiepte ligging in een tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou dit alternatief nog kostbaarder maken. Daarom is zo'n aquaduct verder niet in de plannen Toekomst N201 opgenomen.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1086_W02	-Alternatief tracé voor N201 tussen Vinkeveen en Mijdrecht voor lokaal verkeer	De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen die het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Kort samengevat betekent dit dat enerzijds het verbreden van het gehele tracé (denkrichtingen 1 en 2) en anderzijds het beperken van de weg tot alleen regionaal bestemmingsverkeer (denkrichting 4) niet aan de orde is.	nee	vraag 33
CRS_F2_#1086_W03	-Vrije vaarverbinding ipv Demmerikse brug	De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid maar is ook uiterst kostbaar. Het verlengen van de verdiepte ligging in een tunnelbak in de vorm van een aquaduct met een vrije doorvaart tussen de Kleine Plas en de Zuidplas zou dit alternatief nog kostbaarder maken. Daarom is zo'n aquaduct verder niet in de plannen Toekomst N201 opgenomen.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1086_W04	-Geld dat voor exploitatie en onderhoud van brug gebruikt wordt inzetten voor aanleggen aquaduct	De aanleg van een verlenging van de verdiepte ligging (alternatief) in de vorm van een aquaduct is een zeer kostbare ingreep. Daarom is dit niet in de plannen Toekomst opgenomen. Daar komt bij dat ook een aquaduct exploitatie en onderhoudskosten kent.	nee	vraag 19
CRS_F2_#1086_W05	-Tweede ontsluiting Vinkeveen om druk op wegennet te verminderen	Alternatieve aansluitingen zijn niet onderzocht omdat deze niet in de opdracht van Provinciale Staten zijn opgenomen. De bestaande aansluitingen blijven gehandhaafd, waarbij in de uitwerking van de plannen Toekomst N201 goed zal worden afgestemd op de plannen voor gemeentelijk wegen, zoals de recente plannen van De Ronde Venen voor een betere verkeerssituatie in Vinkeveen.	nee	vraag 18

CRS_F2_#1086_W06	-Verbeter aantrekkingskracht OV	<p>Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt.</p> <p>Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).</p>	ja	vraag 41
CRS_F2_#1086_W07	-Fietspaden graag nader uitwerken in kwalitatief aantrekkelijke routes	Op en langs het tracé worden veel maatregelen ter verbetering van de fietsstructuur genomen	ja	vraag 42 en 43

CRS_F2_#1086_W08	-Metingen van geluidsbelasting en fijnstof op dit moment zodat gezien kan worden hoe die aan de normen voldoen	<p>Monitoring van geluid door middel van metingen ter plaatse is niet echt zinvol. Er zijn te veel weers- en seizoensinvloeden die de metingen verstoren en die daardoor geen betrouwbare gemiddelde waarden geven. Voorts is het niet mogelijk om het lawaai afkomstig van slechts die ene weg te meten; er zijn continu allerlei stoorgeluiden, mogelijk ook van andere wegen. Geluidmetingen worden op deze manier niet gebruikt om de rekenmodellen te controleren. De Provincie berekent iedere vijf jaar het omgevingslawaai als onderdeel van de EU Richtlijn Omgevingslawaai. Het model dat wij gebruiken voor geluid is Geomilieu. We werken volgens het reken- en meetvoorschrift Geluid, een bijlage van de wet Geluidhinder.</p> <p>Wat betreft luchtkwaliteit geldt het volgende. De rekenmodellen die we gebruiken zijn van het RIVM en worden gevalideerd m.b.v. het (wettelijk erkende) meetnet van het RIVM. Met behulp van de (wettelijk erkende) rekenmodellen worden alle provinciale wegvakken jaarlijks gemonitord, dit van het afgelopen jaar als voor de prognosejaren 2020 en 2030. De provincie heeft de ambitie om in 2030 op alle locaties te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze rekenmodellen kunnen we op basis van verkeerscijfers voor alle jaren, en voor alle locaties, de jaargemiddelde waarden (vooraf) berekenen en toetsen aan de WHO-advieswaarden. Iets wat niet mogelijk is met metingen.</p> <p>Samenvattend: 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>	nee	vraag 44
CRS_F2_#1086_W09	-Meer focus op ontwikkeling andere verkeerssoorten	In de plannen is veel aandacht voor fiets en openbaar vervoer.	ja	vraag 41, 42 en 43

CRS_F2_#1086_W10	-Integrale benadering van alle knelpunten zodat duidelijk wordt wat de samenhang is en de consequenties zijn	Alle maatregelen zijn beoordeeld op hun impact op verkeer, geluid, lucht, natuur, landschap, klimaat en bovendien ook water, bodem en archeologie. Middels een integraal verkeersmodel zijn alle effecten op het bovenregionale en lokale wegennet in beeld gebracht. De samenhang en consequenties zijn daarmee voldoende in beeld gebracht om een keuze te maken. Daarbij zal bij de verdere uitwerking van de plannen nader onderzoek nodig zijn.	ja	vraag 48
CRS_F2_#1086_W11	-Verwijderen van N201 uit het straatbeeld van Vinkeveen zodat dorp weer één geheel wordt	De verdiepte ligging vormt geen onderdeel van de voorkeursvariant maar is wel als alternatief opgenomen. Een verdiepte ligging levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid maar is ook uiterst kostbaar.	ja	vraag 19
CRS_F2_#1086_W12	-Maatregelen ten aanzien van geluidsoverlast en luchtkwaliteit	In de plannen zijn de verplichting en wensen voor geluidswerende maatregelen in beeld gebracht. Ook heeft een beoordeling op luchtkwaliteit plaatsgevonden waarbij blijkt dat de normen van het WHO op geen enkele locatie worden overschreden en dat op veel locaties sprake is van een verbetering. Wel zullen de berekeningen voor stikstof voor zowel de aanlegfase als gebruikersfase bij de verdere uitwerking nog worden gemaakt.	ja	vraag 30 en 45
CRS_F2_#1087_W01	-Bewonersvariant serieus meenemen. Op dit moment is bewonersvariant dusdanig aangepast dat het niet eens meer lijkt op het voorgestelde idee van de heer Prins	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers. Er liggen dus twee ideeën voor een mogelijke ontsluiting met op- en afritten, namelijk het idee van de heer Prins, en het idee van de provincie Utrecht. In de voorkeursvariant hebben wij het idee voor een ontsluiting met op- en afritten niet meegenomen.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1087_W02	-Uitwerking van bewonersvariant zoals voorgesteld door de heer Prins	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1087_W03	-Snelheidsverlaging naar 60 km/u	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur.	nee	vraag 47

CRS_F2_#1087_W04	-Gelijke behandeling van dorpen. Indien Loenersloot geen snelheidsverlaging kan krijgen, dan Vreeland ook niet	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.	nee	vraag 3 en 47
CRS_F2_#1088_W01	-Aanpassen impactbeschrijving landschap variant B aangezien hier ook invloed is op het beschermde dorpsgezicht van Loenersloot	Alle varianten die de ruimte doorsnijden tussen de huidige N201 en het dorp Loenersloot hebben een negatieve landschappelijke impact. Voorzover nodig zal dit in de impactstudies worden aangepast.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1088_W02	-Metingen van de huidige geluidsbelasting en fijnstof zodat gezien kan worden hoe die aan de normen voldoen	Monitoring van geluid door middel van metingen ter plaatse is niet echt zinvol. Er zijn te veel weers- en seizoensinvloeden die de metingen verstoren en die daardoor geen betrouwbare gemiddelde waarden geven. Voorts is het niet mogelijk om het lawaai afkomstig van slechts die ene weg te meten; er zijn continu allerlei stoorgeluiden, mogelijk ook van andere wegen. Geluidmetingen worden op deze manier niet gebruikt om de rekenmodellen te controleren. De Provincie berekent iedere vijf jaar het omgevingslawaai als onderdeel van de EU Richtlijn Omgevingslawaai. Het model dat wij gebruiken voor geluid is Geomilieu. We werken volgens het reken- en meetvoorschrift Geluid, een bijlage van de wet Geluidhinder. Wat betreft luchtkwaliteit geldt het volgende. De rekenmodellen die we gebruiken zijn van het RIVM en worden gevalideerd m.b.v. het (wettelijk erkende) meetnet van het RIVM. Met behulp van de (wettelijk erkende) rekenmodellen worden alle provinciale wegvakken jaarlijks gemonitord, dit van het afgelopen jaar als voor de prognosejaren 2020 en 2030. De provincie heeft de ambitie om in 2030 op alle locaties te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze rekenmodellen kunnen we op basis van verkeerscijfers voor alle jaren, en voor alle locaties, de jaargemiddelde waarden (vooraf) berekenen en toetsen aan de WHO-advieswaarden. Iets wat niet mogelijk is met metingen. Samenvattend: 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	nee	vraag 44

		blijven buiten beschouwing. Daarnaast kunnen met de officieel vastgestelde modellen ook toekomstige omstandigheden worden gemeten.		
CRS_F2_#1088_W03	-Geen verdubbeling van het aantal rijstroken aangezien dit zal leiden tot meer belasting voor bewoners (op gebied van overlast, geluid en lucht)	Zowel in de voorkeursvariant als het alternatief is sprake van verdubbeling van de rijstroken. Dit leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. De situatie voor de woningen aan de Binnenweg verbetert ernstigszins. Vanuit de omgeving bestaat de wens om tot geluidwerende voorzieningen te komen.	nee	vraag 14 en 30

CRS_F2_#1089_W01	-Meer aandacht voor OV in vorm van busverbindingen en treinstation bij Loenersloot	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).	ja	vraag 41
CRS_F2_#1089_W02	-Meer OV om milieupact van verkeer te doen afnemen	Vastgesteld is dat het verbeteren van het openbaar vervoer een beperkte invloed kan hebben op het terugdringen van het autoverkeer op de N201, en daarmee ook op de milieueffecten	ja	vraag 41
CRS_F2_#1089_W03	-Busontsluiting in de dorpskernen (inclusief meer dorpskernen zoals ook Vreeland, Nederhorst, Kortenhoef etc)	Er worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om 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).	nee	vraag 41
CRS_F2_#1089_W04	-Provincie moet zich inzetten voor OV in dit gebied	Verbeteren van het openbaar vervoer is één van de maatregelen die is uitgewerkt. Op de eerste plaats onderzoekt de provincie Utrecht de mogelijkheid om bij Loenersloot een nieuw treinstation aan te leggen. Op de tweede plaats worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. Op de derde plaats zal bij de maatregelen bij de knelpunten en de fysieke inrichting van de weg aandacht zijn voor het optimaal faciliteren van het busvervoer (goede bushaltes, veilige aanlooproutes, waar nodig aparte busbanen, voorrang bij verkeerslichten etc.).	ja	vraag 41
CRS_F2_#1089_W05	-Individueel autoverkeer terugdringen door middel van publieks- en gedragsveranderingcampagnes	Aandacht voor gedragswijzigingen wordt besteedt in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt. Wel wordt in het kader van smart mobility ingezet op het optimaal benutten en	nee	vraag 35 en 49

		faciliteren van het gecombineerde gebruik van fiets, openbaar vervoer en auto (zgn. modal split).		
CRS_F2_#1090_W01	-Geen ondertunneling bij Binnenweg-N201 aangezien dit tot veel sluipverkeer gaat leiden	Ondertunneling met aansluiting op de Rijksweg resp. Binnenweg is als alternatief opgenomen in de plannen. Daarbij dient bij de uitwerking goed gekeken worden naar een goede aansluiting en de mogelijke effecten op sluipverkeer. Hiertoe zijn verkeerslichten een belangrijks sturingsmiddel.	nee	vraag 13
CRS_F2_#1090_W02	-Geen ondertunneling bij Loenersloot, heeft teveel landschappelijke impact en over paar jaar staat verkeer alsnog stil (capaciteit blijft onvoldoende)	Ondertunneling bij Loenersloot heeft landschappelijk een negatieve impact. De plannen zijn onderzocht in een integraal verkeersmodel en zijn effectief tot in het referentiejaar 2030.	nee	vraag 46
CRS_F2_#1090_W03	-2e brug over ARK noodzakelijk om verbreden van N201 nuttig te laten zijn (anders alsnog opstopping door bottleneck van de brug)	Verbreding van de huidige brug of het aanleggen van een tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is in de plannen buiten beschouwing gelaten.	nee	vraag 13
CRS_F2_#1090_W04	-Capaciteit vergroten bij op- en afritten A2 om knelpunten op te lossen (past binnen denkriching 3)	Om de situatie te verbeteren wordt in de voorkeursvariant voorgesteld de opstelruimte bij de op- en afritten van de A2 te vergroten en de N201 te verbreden tot 2x2 rijstroken op het tracé tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook de oprit vanaf Vinkeveen naar Amsterdam wordt verbreed en verlengd. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de A2 richting oosten niet direct te weven naar één rijstrook en is er minder kans dat kruisingen worden geblokkeerd door auto's "die niet weg kunnen". Tenslotte zal naar verwachting ook de huidige rotonde aan de westzijde van de A2 worden omgebouwd tot een kruising met verkeerslichten.	ja	vraag 17
CRS_F2_#1090_W05	-Eerst A2 aanpakken, dan kijken of er nog noodzaak is om N201 aan te passen	De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen van het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Daarin is deze voorwaarde nadrukkelijk niet opgenomen.	nee	vraag 33
CRS_F2_#1090_W06	-Geen verschuiving van de weg naar het noorden, zeer kostbaar	Het verschuiven ("rechttrekken") van de N201 bij de kruising met de N402 is opgenomen als alternatief. Dit heeft voordelen uit oogpunt van veiligheid (beter zicht bij de brug over het Amsterdam Rijnkanaal) en maakt een betere, compacte inrichting van de kruising mogelijk.	nee	vraag 6

CRS_F2_#1090_W07	-Aanpassen brug ARK indien 2x2 rijstroken worden aangelegd bij N402	Verbreding van de huidige brug of het aanleggen van een tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is in de plannen buiten beschouwing gelaten.	nee	vraag 1
CRS_F2_#1090_W08	-Uitgangspunten GS denkrichting 4 meenemen in verdere planuitwerking om verkeersstroom van A27 in te dammen.	De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen van het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Daarin is deze voorwaarde nadrukkelijk niet opgenomen.	nee	vraag 33
CRS_F2_#1091_W01	-Bewonersvariant serieus meenemen. Op dit moment is bewonersvariant dusdanig aangepast dat het niet eens meer lijkt op het voorgestelde idee van de heer Prins	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers	ja	vraag 10
CRS_F2_#1091_W02	-Geen extra rijstroken in bewonersvariant toevoegen	Wij hebben kunnen vaststellen dat indier gelijk heeft. Bij de uitwerking had volstaan kunnen worden met -naast de op- en afritten- één rijbaan per rijrichting.	ja	vraag 10

CRS_F2_#1091_W03	-Metingen van huidige situatie om geluids- en luchtoverlast te berekenen	<p>Monitoring van geluid door middel van metingen ter plaatse is niet echt zinvol. Er zijn te veel weers- en seizoensinvloeden die de metingen verstoren en die daardoor geen betrouwbare gemiddelde waarden geven. Voorts is het niet mogelijk om het lawaai afkomstig van slechts die ene weg te meten; er zijn continu allerlei stoorgeluiden, mogelijk ook van andere wegen. Geluidmetingen worden op deze manier niet gebruikt om de rekenmodellen te controleren. De Provincie berekent iedere vijf jaar het omgevingslawaai als onderdeel van de EU Richtlijn Omgevingslawaai. Het model dat wij gebruiken voor geluid is Geomilieu. We werken volgens het reken- en meetvoorschrift Geluid, een bijlage van de wet Geluidhinder.</p> <p>Wat betreft luchtkwaliteit geldt het volgende. De rekenmodellen die we gebruiken zijn van het RIVM en worden gevalideerd m.b.v. het (wettelijk erkende) meetnet van het RIVM. Met behulp van de (wettelijk erkende) rekenmodellen worden alle provinciale wegvakken jaarlijks gemonitord, dit van het afgelopen jaar als voor de prognosejaren 2020 en 2030. De provincie heeft de ambitie om in 2030 op alle locaties te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze rekenmodellen kunnen we op basis van verkeerscijfers voor alle jaren, en voor alle locaties, de jaargemiddelde waarden (vooraf) berekenen en toetsen aan de WHO-advieswaarden. Iets wat niet mogelijk is met metingen.</p> <p>Samenvattend: 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>	nee	vraag 44
CRS_F2_#1091_W04	-Serius meenemen zorgen Loenersloot in planvorming. In de laatste jaren al veel overlast gehad door infrastructurele aanpassingen	De overlast is bekend. Doelstelling van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N201. Dit betekent dat ook bij Loenersloot wordt gezocht naar maatregelen die de leefbaarheid verbeteren. Maatregelen om de overlast vanaf de A2, het spoor of het Amsterdam-Rijnkanaal te verbeteren vallen buiten de reikwijdte van het programma Toekomst N201.	ja	vraag 14

CRS_F2_#1091_W05	-Tunnelbak bij Loenersloot	Wij hebben deze variant onderzocht. Deze variant is niet haalbaar omdat het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd moet worden. Dit betekent dat zo'n tunnel heel diep moet worden aangelegd. Een goede aansluiting op de kruisingen bij Loenersloot en de N402 is dan niet meer mogelijk op de huidige locatie(s). Daarbij is dan ook geen ontsluiting van Loenersloot meer mogelijk.	nee	vraag 9
CRS_F2_#1091_W06	-Snelheid verlagen bij Loenersloot	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/u	nee	vraag 3 en 47
CRS_F2_#1092_W01	-T-kruising met tunnel heeft de voorkeur	De T-kruising is opgenomen als alternatief.	ja	
CRS_F2_#1092_W02	-Extra opstelstroken niet voldoende op lange termijn	Dan zijn extra opstelstroken en langere opstelstroken een goed en effectief middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerslichten weer binnen de eisen komt. Dat is dus de reden dat bij alle kruispunten langs de N201 in de provincie Utrecht er 2 rijstroken voor rechtdoor moeten worden gerealiseerd. Direct na het kruispunt kunnen deze dan weer samenvoegen (hier gelden ook eisen voor) en is hiermee de doorstroming gegarandeerd. De maatregelen zijn met een integraal verkeersmodel doorgerekend en voldoen in het referentiejaar 2030	nee	vraag 38 en 46
CRS_F2_#1092_W03	-Geen bewonersvariant aangezien die verkeersonveilige situaties oplevert	Vanuit de ontwerpateliers is door bewoners een ontwerp voor zo'n ongelijkvloerse kruising voorgelegd. Wij hebben deze variant onderzocht en het ontwerp uitgewerkt en waar nodig aangepast op basis van de CROW ontwerprichtlijnen. Dit ontwerp hebben wij getoond tijdens de tweede serie ontwerpateliers. In de plannen hebben wij het idee voor een ontsluiting met op- en afritten niet meegenomen, waarbij ook verkeersveiligheid een rol heeft gespeeld.	ja	vraag 10
CRS_F2_#1092_W04	-Station Loenersloot inclusief T-kruising voor ontsluiting bij Binnenweg, station en Rijksstraatweg	Betrokkene spreekt voorkeur uit voor oplossing met tunnel en T-kruising. Dit is in de huidige plannen Toekomst N201 naast de voorkeursvariant (behoud van het huidige kruispunt met vergroten capaciteit) het alternatief.	ja	vraag 13

CRS_F2_#1092_W05	-Betere uitleg over T-splitsing met Rijksstraatweg. Komen hier haaiantanden of verkeerslichten? Graag verkeerslichten of rotonde om ervoor te zorgen dat verkeer veilig de weg op kan draaien	De T-kruising is opgenomen in de plannen Toekomst N201 en uit de verkeersmodellen blijkt dat deze maatregel goed werkt. Wel zal in de verdere uitwerking aandacht worden besteed aan de vormgeving en details van de aansluiting van de verbindingsweg op de Rijksstraatweg. Sturing met verkeerslichten, vormgeving van voorrang en mogelijke effecten op sluipverkeer zijn aspecten waar aandacht aan besteed zal worden. In dit stadium kan hierop nog geen antwoord worden gegeven.	ja	vraag 13
CRS_F2_#1092_W06	-N201 verhogen zodat tunnel vanaf binnenweg minder diep hoeft komen te liggen	In de schetsontwerpen is de tunnel uitgewerkt, waarbij de weg globaal op gelijk niveau blijft. Dit zal in de loop van de verdere uitwerking - voorzover dit alternatief zou worden gekozen- worden bepaald.	nee	
CRS_F2_#1093_W01	-Fietstunnel bij kruispunt BP station en Singel	In de plannen is een fietstunnel bij de kruising met de Singel opgenomen	ja	vraag 2
CRS_F2_#1093_W02	-Openingstijden aan brug aanpassen zodat in de spits betere doorstroming is	In de voorkeursvariant wordt voorgesteld de brugopeningen rond de spitsstijden verder te beperken, zoveel mogelijk rekening houdend met de belangen van beroeps- en recreatievaart. Ook wordt gekeken naar maatregelen om in het kader van "smart mobility" de brugopeningen "slimmer" in te plannen (b.v. door gebruik van verkeersdata en algoritmes)	ja	vraag 4
CRS_F2_#1093_W03	-Snelheid verlagen tot 50 km/u vanaf Singel tot ruim na kruising met Raadhuislaan	In de plannen is als voorkeursvariant het verlagen naar 50 km/uur opgenomen.	ja	vraag 3
CRS_F2_#1093_W04	-Geen aquaduct aangezien de tunnelbak relatief kort wordt om winst in geluid en fijnstof te leveren. Daarnaast angst om verkeersaantrekkende werking	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4

CRS_F2_#1093_W05	-Geen aquaduct, te dure oplossing voor effect	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1094_W01	-Fietstunnel ter hoogte van het BP tankstation bij de Singel om verkeersveiligheid voor fietsers significant te verbeteren. (gebeurt niet door enkel oversteek te verleggen)	In de plannen is een fietstunnel bij Vreeland ter hoogte van De Singel opgenomen	ja	vraag 2
CRS_F2_#1094_W02	-50 km/u zone vanaf BP station tot na kruispunt Raadhuislaan en de huizen bij het sluisje	In de plannen is een 50 km/uur zone tussen De Singel en Raadhuislaan voorzien. In de uitwerking van de plannen zal bepaald worden in hoeverre deze zone -mede met het oog op geluidsreductie- verder doorgetrokken moet worden	ja	vraag 3
CRS_F2_#1094_W03	-Verkeersremmende maatregelen zoals drempels indien 50 km/u zone wordt gehanteerd	In het schetsontwerp dat wij hebben gemaakt en gepresenteerd van het invoeren van een maximum snelheid van 50 km/u ter hoogte van Vreeland hebben wij de inrichting van de weg zodanig aangepast dat dit "past" bij een provinciale weg met 50 km/u weg. Ter hoogte van de verkeerslichten bij de kruisingen van de Singel en Raadhuislaan met de N201 zijn zgn. plateau's opgenomen. Daarnaast worden de rijbanen smaller uitgevoerd waarbij het wegprofiel in de banden wordt gezet (dus trottoirbanden aan de zijkant en een verhoging/banden als middengeleider). Mogelijk wordt ook de verlichting aangepast (bijvoorbeeld iets lager uitgevoerd). Dit zijn fysieke maatregelen die erop gericht zijn dat weggebruiker op een natuurlijke wijze zijn snelheid terugbrengt tot de gewenste 50 km/u, en een snelheidscamera naar verwachting niet meer nodig is. Tussen de twee kruisingen zijn geen verkeersdrempels opgenomen.	ja	vraag 3

CRS_F2_#1094_W04	-Meer flitspalen of trajectcontrole om ervoor te zorgen dat niet enkel ter hoogte van flitspaal zachter gereden wordt en daarna weer hard opgetrokken wordt	Er is aandacht voor verkeersgedrag in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid en bij de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt. Wat betreft de flitspaal bij Vreeland verwachten wij dat een snelheidscamera niet meer nodig is omdat de weggebruiker na herinrichting op een natuurlijke wijze zijn snelheid zal terugbrengen tot de gewenste 50 km/uur.	nee	vraag 3 en 35
CRS_F2_#1094_W05	-Aquaduct over een langer traject aanleggen om er voor te zorgen dat er positief effect is voor meer mensen ten aanzien van geluid, lucht en leefbaarheid	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1094_W06	-Aquaduct biedt mogelijkheden voor ontwikkeling dorp	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	nee	vraag 3 en 4
CRS_F2_#1094_W07	-Buslijn door dorpskern Vreeland	In het kader van verbetering van het openbaar vervoer worden 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	nee	vraag 41

		een langere rijtijd). Een buslijn door de dorpskern Vreeland vormt geen onderdeel van deze maatregelen		
CRS_F2_#1094_W08	-Treinstation Loenersloot aanleggen om OV te stimuleren en mensen alternatief voor auto aan te bieden	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot pas na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1094_W09	-Extra rijstrook bij kruispunt N402 om doorstroming te versoepelen	Het opnemen van een extra rijstrook bij het kruispunt N402/N201 is onderdeel van zowel de voorkeursvariant als het alternatief	ja	vraag 6
CRS_F2_#1094_W10	-Maatregelen ten aanzien van geluids- en fijnstofoverlast	De plannen ter hoogte van Vreeland betekenen een verbetering op het gebied van geluidshinder (plaatsing whiswall, verlagen maximum snelheid naar 50 km/uur) en (beperkt) van de luchtkwaliteit (betere doorstroming door fietstunnel en verlagen maximum snelheid naar 50 km/uur). De berekeningen op het aspect fijnstof (stikstof) in zowel aanlegfase als gebruiksfase volgen bij de verdere uitwerking van de plannen.	ja	vraag 3, 5, 30 en 45
CRS_F2_#1095_W01	-Geen uitbreiding van het aantal rijstroken, trekt enkel meer verkeer aan	De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen gevolgen hebben voor het vrachtverkeer op de N201. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op de N201. Extra opstelstroken en langere opstelstroken zijn een goed en effectief middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerlichten weer binnen de eisen komt.	nee	vraag 37 en 38

CRS_F2_#1095_W02	-Apart fietspad op brug en Binnenweg	Betrokkene ziet op het fietspad dat aan de noordzijde van de N201 heeft gelegen voordat de brug over het Amsterdam Rijnkanaal werd vervangen. In de plannen Toekomst N201 is een doorgaand fietspad opgenomen aan de zuidzijde van de N201 tussen Loenersloot en Demmeriksebrug. Daarmee kan een deel van het -doorgaande-fietsverkeer buiten de Binnenweg haar weg vervolgen langs de N201. Terugbrengen van een extra fietspad aan de noordzijde van de weg en aan de brug is een weinig effectieve en kostbare maatregel.	nee	vraag 43
CRS_F2_#1096_W01	-Hoogwaardige OV lijn van Haarlem naar Loenersloot en Hilversum	Er worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) op te nemen om kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1096_W02	-Graag station Loenersloot aanleggen	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1096_W03	-Station Loenersloot goed laten aansluiten op andere stations en andere modaliteitsvormen	Indien een station Loenersloot zou worden aangelegd zal hier naar worden gekeken. De komst van een nieuw station vereist een nieuwe afweging en inrichting van bussen en andere modaliteitsvormen.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1096_W04	-Volledig busnetwerk uitleggen in regio	Bij de uitvraag in het kader van de nieuwe vervoersconcessie voor het busvervoer (2023) zal aandacht worden besteed aan de samenhang met en aansluiting op de omliggende (regionale) openbaar vervoerverbindingen	ja	
CRS_F2_#1096_W05	-Samenwerken met andere provincies/rijk om station mogelijk te maken	De eerste stap in dit proces is het uitvoeren van een quick scan. Indien een station Loenersloot kansrijk is zal samenwerking worden gezocht met alle relevante partners	ja	vraag 15
CRS_F2_#1096_W06	-Busbaan aan zuidkant van N201 ter hoogte van Mijdrecht beste locatie	Vastgesteld is dat de huidige busbaan in westelijke richting op dit moment niet nodig is. Als de plannen Toekomst N201 worden uitgevoerd heeft de N201 voldoende capaciteit en kan de bus met het overige (auto)verkeer meerijden en is een aparte busbaan niet (meer) nodig.	nee	vraag 28 en 41

CRS_F2_#1096_W07	-Haltes ter hoogte van N212 en aparte afslaande bewegingen voor OV	In de voorstellen om de busverbindingen te verbeteren met kortere, frequentere en snellere verbindingen is een buslijn opgenomen met nieuwe haltes bij de kruising N212/N201 en op de N201 bij Vinkeveen ter hoogte van het Molmpad. Waar dat nodig is worden aparte voorzieningen voor bussen gerealiseerd, zoals aparte busbanen (bij N402), KAR (zgn. korte afstands radio, voorrang bij verkeerslichten).	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W08	-Fietsstallingen bij bushaltes	Bij nieuwe bushaltes worden de gebruikelijke voorzieningen aangelegd, bij bestaande haltes waar nodig uitgebreid	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W09	-Veilige looproutes van en naar bushaltes	Bij nieuwe bushaltes worden goede en veilige aanlooproutes aangelegd, bij bestaande haltes waar nodig uitgebreid. Daarbij kan - mede- gebruik worden gemaakt van nieuwe en/of bestaande fietstunnels (bijvoorbeeld bij N212, Vinkeveen ter hoogte van het Molmpad, Loenersloot en Vreeland)	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W10	-Bushalte bij Vinkeveen in beide richtingen	Een van de voorstellen is om bij Vinkeveen ter hoogte van het Molmpad een nieuwe bushalte te realiseren. Hiervoor dient wel een goede en veilige oversteek naar de andere zijde van de N201 te worden gerealiseerd, bijvoorbeeld (mede) in het kader van Marickenland.	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W11	-Mogelijkheid voor bus om ten alle tijden over Demmerikse brug te gaan en dus niet gehinderd te worden door openingstijden (eventueel samen met fietsinfrastructuur aanleggen)	In de voorstellen blijft de Demmeriksebrug evenals een nieuwe fietsbrug bestaan als beweegbare brug. Dit betekent dat er van tijd tot tijd stremmingen zullen zijn vanwege het waterverkeer.	nee	vraag 22 en 41
CRS_F2_#1096_W12	-Aanpassen brugopeningstijden en aansluiten op OV dienstregeling	Het verder beperken van de brugopeningen is onderdeel van de plannen. In het kader van smart mobility zal gekeken worden in hoeverre "slimme brugopeningen" zijn te realiseren.	ja	vraag 4
CRS_F2_#1096_W13	-Rekening houden met afslaande bewegingen bus	Waar dat nodig is worden aparte voorzieningen voor bussen gerealiseerd	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W14	-OV knooppunt van station Loenersloot maken met stijpunten die weg verbinden met perron voor snel overstappen van bus naar trein en andersom	Indien een station Loenersloot zou worden aangelegd zal hier naar worden gekeken. De komst van een nieuw station vereist een nieuwe afweging en inrichting van bussen en andere modaliteitsvormen.	ja	vraag 15
CRS_F2_#1096_W15	-OV passende voorzieningen bij station Loenersloot zoals fietsenstalling, kiss en ride, taxi's etc.	Indien een station Loenersloot zou worden aangelegd zal hier naar worden gekeken. De komst van een nieuw station vereist een nieuwe afweging en inrichting van bussen en andere modaliteitsvormen.	ja	vraag 15

CRS_F2_#1096_W16	-Rekening houden met afslaan bewegingen bus	Waar dat nodig is worden aparte voorzieningen voor bussen gerealiseerd	ja	vraag 41
CRS_F2_#1096_W17	-Halte bij Vreeland met goede oversteekmogelijkheden	In de voorstellen is een nieuwe, doorgaande lijn in de richting oost-west over de N201 opgenomen. Hiervoor kunnen nieuwe haltes worden aangelegd, waarbij in verband met oversteekbaarheid gebruik kan worden gemaakt van de bestaande fietstunnel (nabij kruising Raadhuislaan) en/of de nieuwe fietstunnel (nabij De Singel). Dit zal - afhankelijk van de haalbaarheid van zo'n buslijn- in de verdere uitwerking worden meegenomen	ja	vraag 41
CRS_F2_#1097_W01	-Half verdiepte ligging Herenweg onder nieuw viaduct net ten noorden van huidig viaduct met verlengde op- en afritten	In de voorstellen is een nieuwe, doorgaande lijn in de richting oost-west over de N201 opgenomen die ook de (bestaande) halte bij het viaduct Vinkeveen aandoet. De inpassing van een bushalte in de plannen (verlengen opritten of verdiepte ligging) zal bij de verdere uitwerking aan de orde komen en waar nodig met de gemeente De Ronde Venen worden afgestemd.	nee	vraag 41
CRS_F2_#1097_W02	-Waterreservoir komt in de polder ca. 500m ten westen van Ringvaart ipv kelder onder viaduct	De reactie omvat een technische uitwerking van de bouw van een verhoging van het viaduct. Het omvat een zorgvuldige beschrijving van een mogelijke uitvoering hiervan. Het verhogen van het huidige viaduct vormt echter geen onderdeel van de plannen. Daarom wordt de technische uitwerking met waardering voor de zorgvuldige uitwerking en betrokkenheid bij de plannen N201 voor kennisgeving aangenomen.	nee	vraag 20
CRS_F2_#1098_W01	-Geen uitbreiding naar 2x2 rijstroken aangezien dit weinig effectief is	Extra opstelstroken en langere opstelstroken zijn een goed en effectief middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerslichten weer binnen de eisen komt. Dat is dus de reden dat bij alle kruispunten langs de N201 in de provincie Utrecht er 2 rijstroken voor rechtdoor moeten worden gerealiseerd. Direct na het kruispunt kunnen deze dan weer samenvoegen (hier gelden ook eisen voor) en is hiermee de doorstroming gegarandeerd.	nee	vraag 38
CRS_F2_#1098_W02	-Geen ondertunneling want veel te complex en te veel impact op landschap en situatie hier	De variant met T-kruising is in de plannen opgenomen als alternatief. De voorkeursvariant is behoud van de huidige kruising met een verbreding en extra opstelvakken. De impact op landschap van dit alternatief is negatief, maar daar staan andere voordelen tegenover, zoals een beter, veiliger kruispunt, de mogelijkheid om een geluidsscherm ten behoeve van de woningen aan de Binnenweg door te trekken en kansen om de fietsroute aan de zuidzijde door te trekken	nee	vraag 10 en 13

CRS_F2_#1098_W03	-30 km/u zone ivm beperken geluidsoverlast	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op maximaal 80 km/u. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van Vreeland terug te brengen (tussen Raadhuislaan en Singel naar 50 km/u)	nee	vraag 47
CRS_F2_#1098_W04	-Plaatsen geluidwerende maatregelen. Momenteel veel overlast van geluidsoverlast	Vastgesteld is dat ter hoogte van de zuidzijde bij de woningen aan de Binnenweg en de woonschepen langs het Angstelpad, en in beperktere mate bij enkele woningen in het dorp Loenersloot aan de noordzijde sprake is van geluidhinder. Vanuit de omgeving bestaat de wens om tot geluidwerende voorzieningen te komen. Daarbij kan gedacht worden aan geluidsschermen (bijvoorbeeld de zgn. Whiswall) en/of geluidreducerend asfalt. Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.	ja	vraag 14
CRS_F2_#1098_W05	-Luchtkwaliteit graag duidelijker in beeld brengen wat de huidige situatie is en hoe dit verandert in de toekomst	Monitoring van luchtkwaliteit door middel van metingen ter plaatse is niet echt zinvol. De rekenmodellen die we gebruiken zijn van het RIVM en worden gevalideerd m.b.v. het (wettelijk erkende) meetnet van het RIVM. Met behulp van de (wettelijk erkende) rekenmodellen worden alle provinciale wegvakken jaarlijks gemonitord, dit van het afgelopen jaar als voor de prognosejaren 2020 en 2030. De provincie heeft de ambitie om in 2030 op alle locaties te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze rekenmodellen kunnen we op basis van verkeerscijfers voor alle jaren, en voor alle locaties, de jaargemiddelde waarden (vooraf) berekenen en toetsen aan de WHO-advieswaarden. Iets wat niet mogelijk is met metingen. Samenvattend: 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.	nee	

CRS_F2_#1098_W06	-Aanpassen verkeerslichten voor verkeer vanaf Rijksweg	De klachten zijn begrijpelijk en terecht. Wij zijn nu al bezig om deze situatie te verbeteren. Dit betekent dat wij de regeling(en) waar mogelijk aanpassen, testen en kijken of het ook echt “werkt”. Op die manier willen we de wachttijden voor de zijrichtingen terugbrengen. Als u klachten hebt over het verkeerslicht bij Loenersloot kunt u dat melden in onze mailbox ToekomstN201@provincie-utrecht.nl. Uw opmerkingen worden dan meegenomen om de situatie te verbeteren	ja	vraag 12
CRS_F2_#1098_W07	-Meer ingaan op vervoersbehoefte in spits en hoe dit overeen komt met OV plannen	Er worden maatregelen voorgesteld om de busverbindingen te verbeteren door in de nieuwe vervoersconcessie (vanaf 2023) kortere, frequentere en snellere verbindingen op te nemen. De vervoerbehoefte tijdens en buiten de spits tijden worden hierin zeker meegenomen. 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).	ja	vraag 41
CRS_F2_#1098_W08	-Graag uitvoeren fietsplannen. Passen ook goed bij recreatieve doeleinden	Wordt voor kennisgeving aangenomen		vraag 22
CRS_F2_#1098_W09	-Verminderen autoverkeer op N201 om aan klimaat, stikstof en energiedoelen van EU te voldoen	De opdracht van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en doorstroming op en rond de N201. Invloed op het auto gebruik is niet mogelijk, wel kan worden gekeken naar de mogelijke verkeers aantrekkende werking. Dit is beoordeeld aan de hand van een integraal verkeersmodel, waaruit is gebleken dat de plannen niet of nauwelijks extra verkeer aantrekken. Daarnaast blijven de plannen binnen de gestelde normen, waarbij in de verdere uitwerking aandacht zal worden besteed aan wettelijke en bovenwettelijke maatregelen om de leefbaarheid te behouden en waar mogelijk te verbeteren.	nee	vraag 37 en 48
CRS_F2_#1099_W01	-Natuurinclusief ontwerp voor het gehele tracé	In de plannen wordt ingezet om de aantasting van natuurwaarden niet alleen te compenseren, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1099_W02	-Faunapassages en rasters zodat de scheidslijn verkeer/natuurgebied minder hard wordt	Bij maatregelen kan gedacht worden aan 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.	ja	vraag 40

CRS_F2_#1099_W03	-Minimaal compensatie van verlies natuurgebieden	In de plannen wordt ingezet om de aantasting van natuurwaarden niet alleen te compenseren, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1099_W04	-Natuurwaarden versterken tijdens project van de N201	In de plannen wordt ingezet om de aantasting van natuurwaarden niet alleen te compenseren, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie.	ja	vraag 40
CRS_F2_#1099_W05	-Natte leefgebieden in een aaneengesloten zone vanaf de Vinkeveense plassen tot aan Loosdrechtse plassen met bijv. een natte natuurverbinding	Een van de mogelijke maatregelen betreft het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen. Dit zal in de verdere uitwerking worden meegenomen	ja	vraag 40
CRS_F2_#1099_W06	-Meer informatie over effect verkeersaantrekkende werking op N2000 gebieden en stikstofemissies ten gevolge van aanleg	De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen gevolgen hebben voor het vrachtverkeer op de N201. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op de N201. De berekeningen voor stikstof in zowel de aanlegfase als gebruikersfase zullen bij de verdere uitwerking worden gemaakt. De uitgewerkte plannen zullen uiteraard moeten voldoen aan alle geldende wettelijke vereisten.	ja	vraag 37 en 45
CRS_F2_#1099_W07	-Kwantitatieve informatie over gebied natuur dat verloren gaat en hoeveel verharding erbij komt	Alle maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant en enkele alternatieven zijn -naast de verkeerskundige aspecten- onderzocht op alle relevante kwantitatieve en kwalitatieve effecten die zij hebben op natuur. Mede op basis van de impact hiervan zijn de plannen soms aangepast of worden voorstellen gedaan voor aanvullende maatregelen. Deze onderzoeken zullen in de voorbereidingen in de vervolgfase(s) in detail worden uitgewerkt.	ja	vraag 44
CRS_F2_#1099_W08	-CO2 neutraal asfalt gebruiken om impact op klimaat te verminderen	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal aandacht worden besteed aan duurzame en klimaatvriendelijke materialen en (werk)methodes. Op het gebied van innovatie is een inventarisatie gemaakt van mogelijke kansrijke toepassingen. Mede in het kader van luchtkwaliteit en stikstof kan CO2 neutraal asfalt een positieve bijdrage leveren.	ja	vraag 45
CRS_F2_#1099_W09	-Aandacht voor een separate integrale gebiedsvisie bij Mijdrecht vanwege de combinatie van belangen op dit punt	Dit zal aandacht krijgen bij de integrale afweging van alle betrokken belangen in het kader van de ruimtelijke procedures in het kader van de Omgevingswet en omgevingsvergunning.	ja	

	(wonen, klimaat, natuur, bedrijventerrein, verkeer etc)			
CRS_F2_#1099_W10	-Faunapassage bij N212 zodat otter hier kan voortbestaan. Benodigde ruimte hiervoor is zeer waarschijnlijk aanwezig	Dit is één van de concrete maatregelen die bij de verdere uitwerking aan de orde komt.	ja	vraag 44
CRS_F2_#1099_W11	-Meer aandacht voor natuurcompenserende maatregelen bij de A2	Een van de mogelijke maatregelen betreft het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen. Dit zal in de verdere uitwerking worden meegenomen	ja	vraag 40
CRS_F2_#1099_W12	-Extra opstelruimte enige mogelijkheid gezien impact van andere varianten op landschap van het kasteel en oude dorp	In de voorkeursvariant is ingezet op extra opstelruimte, in het alternatief is een tunnel onder de N201 met aansluiting tussen de Binnenweg en Rijksweg opgenomen.	ja	
CRS_F2_#1099_W13	-Faunapassage over AmsterdamRijn kanaal	Een van de mogelijke maatregelen betreft het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen. Dit zal in de verdere uitwerking worden meegenomen. In hoeverre een faunapassage over het Amsterdam Rijnkanaal mogelijk is staat nog niet vast.	nee	vraag 40
CRS_F2_#1099_W14	-Geen droog natuurtracé aan of onder een fietspad in de brug over het ARK want weinig effectief	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.		vraag 40
CRS_F2_#1099_W15	-Mits voldoende natuurcompensatie en minder hoeveelheid asfalt is variant 5B ook een optie	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen		vraag 40
CRS_F2_#1099_W16	-Aquaduct heeft zeer negatieve impact op landschap en cultuurhistorie (op dit moment te weinig aandacht voor cultuurhistorie in ontwerpen)	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.	ja	vraag 3 en 4

CRS_F2_#1099_W17	-aanpassen openingstijden Demmerikse brug (minste impact en groot effect)	In de voorkeursvariant wordt gekozen voor het handhaven van een beweegbare brug met daarnaast een nieuwe fietsbrug en het verder beperken van de openingstijden. Ook wordt bezien welke maatregelen in het kader van "smart mobility" kunnen worden genomen om de brugopeningen "slimmer" in te plannen (b.v. door gebruik van verkeersdata en algoritmes).	ja	vraag 22
CRS_F2_#1099_W18	-Nader onderzoek naar effect diffractoren op weidevogels	Een van de geluidsreducerende maatregelen is een lage geluidswal, de zgn. whiswall. Deze wordt in de zomerperiode 2020 geplaatst bij Vreeland. Deze geluidswal is veel lager dan een traditionele geluidswal en heeft hierdoor een beperkte impact op landschap. Toepassing van deze geluidswal lijkt kansrijk in weidevogelgebied. Na het plaatsen van de whiswall in Vreeland zal door het RIVM een onderzoek worden gedaan naar de objectieve en subjectieve effecten. Deze ervaringen zullen worden meegenomen bij de beoordeling van deze voorziening, bijvoorbeeld op het aspect natuur en weidevogels.	ja	vraag 3 en 40
CRS_F2_#1099_W19	-Aquaduct Vinkeveen	Gelet op de kosten en omvang van de ingreep is afgezien van het realiseren van een aquaduct.	nee	
CRS_F2_#1100_W01	-Twee aansluitingen bij Mijdrecht met parallelweg	In de voorkeursvariant en het alternatief wordt voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven.	ja	vraag 23
CRS_F2_#1100_W02	-N212 met bypass en fietstunnel en in ontwerp rekening houden met grootte en aanwezigheid van landbouwvoertuigen	Alle ontwerpen zullen gemaakt worden aan de hand van de voertuigen die gebruik (moeten) maken van het betreffende wegontwerp.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1100_W03	-Graag extra opstelruimte bij A2 om doorstroming te verbeteren. Ook hier oog voor aanwezigheid en grootte van landbouwvoertuigen	Bij de A2 is voorgesteld om extra opstelruimte aan te leggen. Alle ontwerpen zullen worden gemaakt aan de hand van de voertuigen die gebruik (moeten) maken van het betreffende wegontwerp.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1100_W04	-Geen tunnels bij Loenersloot want vormt belemmering voor landbouwverkeer	Bij Loenersloot is in de alternatieve variant een tunnel opgenomen. Bij het ontwerp van deze tunnel zal rekening worden gehouden met de voertuigen die gebruik (moeten) maken van deze tunnel, dus ook landbouwverkeer.	ja	vraag 39

CRS_F2_#1100_W05	-Aanpassen openingstijden Demmerikse brug en verbreden weg (inclusief apart fietspad)	In de voorkeursvariant wordt gekozen voor het handhaven van een beweegbare brug met daarnaast een nieuwe fietsbrug en het verder beperken van de openingstijden. Ook wordt bezien welke maatregelen in het kader van "smart mobility" kunnen worden genomen om de brugopeningen "slimmer" in te plannen (b.v. door gebruik van verkeersdata en algoritmes).	ja	vraag 39
CRS_F2_#1100_W06	-Geen aquaduct aangezien dit belemmeringen voor landbouwverkeer oplevert	In de plannen zijn geen aquaducten opgenomen.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1100_W07	-Landbouwverkeer moet ten alle tijden over N201 kunnen rijden, desnoods via parallelweg	Deze keuze is niet gemaakt in de plannen Toekomst N201. Bij de beoordeling van de routes voor landbouwverkeer spelen de afstanden, omrijdtijden, de veiligheid en het aantal verkeersbewegingen een rol. De omrijdroute(s) rond de N201 zijn weliswaar lang maar het aantal verkeersbewegingen is beperkt. Daarbij streeft de provincie er uit oogpunt van veiligheid naar om vermenging van fietsverkeer en agrarisch verkeer zoveel mogelijk te voorkomen. Bij Mijdrecht zal aan de noordzijde van de (nieuwe) N201 tussen de aansluiting met de N196 en de Waverveense Zijweg een parallelweg worden gerealiseerd waar ook agrarisch verkeer gebruik van maakt. Verder zijn er in de plannen geen (nieuwe) routes voor landbouwverkeer opgenomen. Dit betekent dat de huidige routes ongewijzigd blijven.	nee	vraag 39
CRS_F2_#1100_W08	-Mogelijkheden om N201 over te steken moeten niet verdwijnen	De meeste oversteken blijven bestaan. Op het tracé tussen de N196 en Waverveense Zijpad wordt voorgesteld om een nieuwe parallelweg aan te leggen naast de N201, waarbij het oversteken wordt geconcentreerd bij verkeerslichten. Bij het verbreden van de weg op het tracé tussen de A2 en brug over het Amsterdam Rijnkanaal zal extra aandacht aan veiligheid worden besteed, omdat de weg hier erg druk en breed zal worden.	ja	
CRS_F2_#1100_W09	-Landbouwverkeer moet mogelijk blijven op traject Uithoorn-Hilversum	Bij Mijdrecht zal aan de noordzijde van de (nieuwe) N201 tussen de aansluiting met de N196 en de Waverveense Zijweg een parallelweg worden gerealiseerd waar ook agrarisch verkeer gebruik van maakt. Verder zijn er in de plannen geen (nieuwe) routes voor landbouwverkeer opgenomen. Dit betekent dat de huidige routes ongewijzigd blijven. De Irenebrug is afgesloten voor landbouwverkeer, hier moet worden omgereden. DE Raad van State heeft recent uitspraak gedaan en dit besluit is daarmee definitief geworden.	nee	vraag 24 en 39

CRS_F2_#1100_W10	-Boeren dienen gecompenseerd te worden met (ruil)grond in plaats van financiële compensatie voor de grond die verloren gaat bij Mijdrecht	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In algemene zin geldt als uitgangspunt dat eigenaren die door de plannen "geraakt" worden conform geldend recht volledige schadeloosstelling ontvangen.	nee	
CRS_F2_#1101_W01	-Twee aansluitingen bij Mijdrecht met parallelweg	In de voorkeursvariant en het alternatief wordt voorgesteld de huidige twee aansluitingen ter hoogte van Hofland en de Veenweg te handhaven.	ja	vraag 23
CRS_F2_#1101_W02	-Landbouwverkeer over provinciale weg tussen Hofland en Veenweg zodat deze niet meer door de kern van Mijdrecht hoeft te rijden	In de plannen wordt de bocht bij Mijdrecht afgesneden en komt er langs het nieuwe wegtracé een parallelweg voor onder meer landbouwverkeer.	nee	vraag 23, 27 en 43
CRS_F2_#1101_W03	-Verbinding tussen Waverveen en Vinkeveen voor landbouwverkeer	De huidige verbindingroutes voor agrarisch verkeer tussen Waverveen en Vinkeveen blijven ongewijzigd.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1101_W04	-Geen tunnels bij Loenersloot want vormt belemmering voor landbouwverkeer	Bij Loenersloot is in de alternatieve variant een tunnel opgenomen. Bij het ontwerp van deze tunnel zal rekening worden gehouden met de voertuigen die gebruik (moeten) maken van deze tunnel, dus ook landbouwverkeer.	nee	
CRS_F2_#1101_W05	-Indien tunnels worden gekozen als variant, graag grotere bochtstralen van de aansluitingen en grotere bochten zodat landbouwverkeer er ook kan rijden (maakt momenteel regelmatig gebruik van aansluiting)	Bij de ontwerpen zal rekening worden gehouden met de voertuigen die gebruik (moeten) maken van deze tunnel, dus ook landbouwverkeer.	ja	
CRS_F2_#1101_W06	-Aanpassen openingstijden Demmerikse brug is gunstig voor doorstroming en dus ook voor landbouwverkeer	Wordt voor kennisgeving aangenomen	ja	
CRS_F2_#1101_W07	-Aquaduct met toegang voor landbouwverkeer. Vecht passeren moet ten alle tijden mogelijk zijn voor landbouwverkeer	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. De ontwerpen voor een aquaduct zullen worden opgenomen in het memorandum aangehouden varianten, waarin alle ontwerpen die in de loop van het ontwerpproces getoond en/of anderszins in beeld zijn geweest zijn opgenomen. Deze	ja	vraag 3 en 4

		ontwerpen kunnen desgewenst bij de besluitvorming van de plannen Toekomst N201 worden betrokken.		
CRS_F2_#1101_W08	-Geschikte landbouwverkeerroute tussen Vinkeveen en Loenersloot	De huidige landbouwverkeersroute tussen Vinkeveen en Loenersloot blijft ongewijzigd.	ja	vraag 39
CRS_F2_#1101_W09	-Landbouwverkeerroute tussen A2 en Loenersloot door bijvoorbeeld noordelijk gelegen fietspad te verbreden tot parallelweg	De huidige landbouwverkeersroute tussen Vinkeveen en Loenersloot blijft ongewijzigd. Daarbij speelt de wens om vermenging van fietsverkeer en agrarisch verkeer zoveel mogelijk te voorkomen een grote rol. De bestaande (om)rijroutes voor agrarisch verkeer zijn lang, maar het aantal verkeersbewegingen is beperkt.	nee	
CRS_F2_#1102_W01	-Verbeteren fietsverbinding over gehele traject om fiets interessant alternatief te maken voor auto	In de plannen zijn veel maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de fietsroutes langs de N201.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W02	-Goede verlichting op fietspaden over het hele traject en minimaal bij kruispunten en uitritten	Verlichting is in deze fase van de plannen nog niet meegenomen, maar hier zal bij de verdere uitwerking aandacht aan worden besteed.	ja	
CRS_F2_#1102_W03	-Fietspad is te smal voor druk fietsverkeer in 2 richtingen. Fietspad in 2 richtingen op juiste breedte volgens laatste CROW richtlijnen en aanbrenge middenbelijning	Op de tracé's N196-Mijdrecht en Vinkeveen-A2 zullen de bestaande fietspaden worden verbreed. De nieuwe fietspaden (zoals bij de bocht bij Mijdrecht en aan de zuidzijde van de N201 tussen Demmerikse Brug en Loenersloot) zullen met voldoende breedte worden aangelegd.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W04	-Verbeteren scheiding tussen drukke rijbaan en fietspad	Dit krijgt aandacht in de verdere uitwerking en is opgenomen in de plannen. Scheiding kan onder meer door het realiseren van meer afstand, een (groene) afscheiding of -waar verschuiven van het fietspad niet mogelijk is- het plaatsen van een verkeersbarrierer.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W05	-Fietspad naar zuidkant van N201 zodat deze beter aansluit op de woonkernen	In de plannen is een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 opgenomen tussen de Demmerikse Brug en Loenersloot.	ja	vraag 42 en 43

CRS_F2_#1102_W06	-Fietspad naar zuidkant van N201 om minder last te ervaren van geluid, fijnstof en opspattend water van autoverkeer	In de plannen is een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 opgenomen tussen de Demmerikse Brug en Loenersloot.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W07	-Fiets centraal stellen als primair belang ipv manier om autoknelpunten op te lossen. Focus dient te liggen op beter fietsklimaat in algehele zin ipv enkel op de voor autos aangewezen knelpunten	In de plannen wordt ingezet op maatregelen die elkaar aanvullen en versterken. Naast verbeteren van doorstroming voor autoverkeer en fiets wordt tevens gekeken naar het verbeteren van openbaar vervoer.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W08	-Onderzoeken of benodigd areaal in termen van grondoppervlak daadwerkelijk beschikbaar is om uitbreiding van fietspaden mogelijk te maken	Dit is een opgave bij de verdere uitwerking van de plannen.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W09	-Fiets meenemen als hoofdlijn ipv zijlijn in studie naar N201 en in ontwerpen	In de plannen wordt uitgebreid aandacht besteed aan de fiets .	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W10	-Op kruisingen met zijwegen duidelijke markering aanbrengen voor kruisend verkeer dat er sprake is van fietsverkeer in 2 richtingen	Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen. De maatregelen zullen worden uitgewerkt aan de hand van de geldende ontwerpeisen waarbij indien nodig maatwerk zal worden toegepast.		
CRS_F2_#1102_W11	-Asfalt op kruisvlakken rood	Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen. De maatregelen zullen worden uitgewerkt aan de hand van de geldende ontwerpeisen waarbij indien nodig maatwerk zal worden toegepast. Uitgangspunt is rood asfalt alleen binnen de bebouwde kom.	nee	
CRS_F2_#1102_W12	-Nieuw fietstracé bij Mijdrecht/Hofland door de weilanden	In de plannen is gekozen voor het handhaven van de huidige fietsroute aan de zuidzijde van de N201 waarbij het fietspad waar mogelijk verbreed, verschoven en/of beter afgeschermd wordt.	nee	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W13	-Fietstunnel bij N212	In de plannen is een fietstunnel bij de N212 opgenomen	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W14	-Apart fietspad of aparte fietsbrug bij Demmerikse brug	In de plannen is een aparte fietsbrug naast de huidige brug opgenomen. Indien de Demmerikse Brug op korte termijn zou worden vervangen bestaat de mogelijkheid om de nieuwe brug met een breder en goed afgeschermd fietspad uit te voeren.	ja	vraag 42 en 43
CRS_F2_#1102_W15	-Fietspad aan zuidzijde N201 over oude spoortracé richting oud station Vinkeveen	In de plannen is gekozen voor het handhaven van de fietsroutes langs de N201, waarbij tussen de Demmerikse Brug en Loenersloot een nieuw fietspad aan de zuidzijde is voorzien. Een fietspad over het oude spoortracé is niet in de plannen opgenomen.	nee	vraag 42 en 43

CRS_F2_#1102_W16	-Fietspad aan noordkant van brug over ARK om fietsknelpunt bij Binnenweg op te lossen	In de plannen is gekozen voor het handhaven van de huidige fietsroute aan de zuidzijde van de N201. In de plannen is de huidige fietsroute aan de zuidzijde gehandhaafd. Fietsers kunnen in de nieuwe situatie zowel bij Vreeland als bij Loenersloot de N201 veilig kruisen door de fietstunnels bij de Singel en Rijksstraatweg. Een nieuwe fietsroute aan de noordzijde is bovendien zeer kostbaar waarbij ook een fietspassage aan de noordzijde van de brug ontbreekt.	nee	vraag 7, en 43
CRS_F2_#1102_W17	-Fietsroutes naar station Loenersloot nu al meenemen in ontwerpen	Op dit moment is een mogelijk nieuw treinstation bij Loenersloot in onderzoek (quick scan). De vormgeving van mogelijke ontsluiting(en) is nog niet aan de orde. Bij de maatregelen voor de knelpunten wordt meegewogen dat deze een mogelijke toekomstige ontsluiting niet onmogelijk maken.	nee	vraag 15
CRS_F2_#1102_W18	-Fietspad bij sluisje niet verleggen maar behouden op huidige plek	In de plannen blijft de fietsroute ter hoogte van de Raadhuislaan op de huidige plek, namelijk direct langs de N201. De fietsroute via 't Sluisje maakt geen onderdeel uit van de plannen.	ja	
CRS_F2_#1103_W01	-Hele N201 snelheid verlagen naar 60 km/u	In de plannen Toekomst N201 is uitgegaan van handhaving van de maximum snelheid op 80 km/uur. Echter uit het oogpunt van leefbaarheid wordt voorgesteld de maximum snelheid op het tracé ter hoogte van de woonkern Vreeland verder terug te brengen van de huidige 60 km/uur naar maximaal 50 km/uur.	nee	vraag 47
CRS_F2_#1103_W02	-Snelheid verlagen naar 50 km/u bij Vreeland over een lang traject, eventueel tot en met Loenersloot	In de plannen is het verlagen van de maximum snelheid naar 50 km/uur op dit tracé opgenomen	ja	vraag 3
CRS_F2_#1103_W03	-Station Loenersloot graag aanleggen	De provincie laat een onderzoek (quick scan) uitvoeren naar deze vragen. Naar verwachting is dit onderzoek medio 2020 klaar en zullen de resultaten eerst worden gedeeld en besproken met Provinciale Staten. Vervolgens kan worden bepaald of, en zo ja welke gevolgen een mogelijk station Loenersloot heeft op de plannen Toekomst N201. Gelet op de doorlooptijden bij de bouw van nieuwe stations moet er rekening mee worden gehouden dat een mogelijk station Loenersloot op zijn vroegst na 2040 wordt gerealiseerd.	ja	vraag 15



Tauw

**Goudappel
Coffeng**

Kenmerk

R032-1266400EZM-V02-nda-NL

Bijlage 4

**Samenvatting Q&A tweede
ontwerpatelier (december 2019)**



Notitie

Contactpersoon Dirk Sjoerdsma
Datum 3 februari 2020
Kenmerk N003-1266400TLS-V01

Impressie en samenvatting van de 2e ronde Ontwerpateliers

1.1 Doel en inhoud van de 2^e Ontwerpateliers

De 2^e serie van de Ontwerpateliers voor project N201 Toekomstvast fase 2, was hoofdzakelijk gericht op de integraliteit van het ontwerp. In de Ontwerpateliers zijn hiervoor specialistische sessies gehouden waarbij in samenspraak met de stakeholders is gekeken naar de milieuthema's lucht, geluid, klimaat, landschap en ecologie.

In de specialistische sessies is per locatie besproken wat de impact is van de varianten op de leefomgeving. Dit richtte zich enkel op de knelpunten die op die avond centraal stonden. Aansluitend is het gesprek aangegaan met de aanwezigen over de ervaring en beleving van de huidige situatie en op welke wijze de varianten hier invloed op hebben.

Daarnaast zijn de belangstellenden geïnformeerd over de verdere uitwerking van de bijgestelde ontwerpen voor de knelpunten (kruispunten), aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en overige punten. Ook is specifiek aandacht besteed aan de ontwikkelingen op het gebied van OV en fiets.

Conclusie uit de Ontwerpateliers:

- Er is een goede basis om de varianten te trechteren.
- Keuzes werden door een meerderheid van de aanwezigen gedragen.
- Er is goed invulling gegeven aan het bevorderen van de betrokkenheid van bewoners.

1.2 Ontwerpatelier in Mijdrecht op 25 november 2019

Impressie

Voor het Ontwerpatelier was voldoende belangstelling. Het was te merken dat het minder druk bezocht was dan de eerste ronde Ontwerpateliers voor deze locatie. Een verklaring hiervoor is mogelijk dat in de periode voorafgaand aan dit atelier veel gesprekken zijn gevoerd met direct betrokken stakeholders. Het Ontwerpatelier is ook bezocht door vertegenwoordigers van de gemeente, RWS en de provincie Noord-Holland.

De sfeer op dit atelier was prima, bezoekers gaven aan het ontwerp voor het verleggen van de weg breed te ondersteunen en er waren geen zwaarwegende bezwaren. Men was geïnteresseerd.

Openbaar vervoer en Fiets

Voor de fiets zijn er veel instemmende opmerkingen over onze voornemens.

- Aandacht voor het oversteken van de N201.



- De huidige fietspaden zijn er smal en liggen te dicht langs de weg. Er is een gevoel van onveiligheid.
- Men vroeg zich hardop af hoe veilig het fietsen over de parallelweg is.
- In Mijdrecht raadde men aan niet de route langs de Industrieweg te verkiezen (vanwege de vele inritten van de bedrijven is dit te onveilig), maar liever langs de Veenweg en Constructieweg.

Algemene opmerkingen/meningen vanuit aanwezigen:

- Men vroeg zich af of twee kruispunten kunnen leiden tot een verslechterde doorstroming.
- Indien er één aansluiting bij Mijdrecht komt, heerst er de vraag wat de verkeersbelasting op Hofland wordt.

Leefbaarheid

- Op lokaal niveau kan de keuze voor één of twee aansluitingen een fors verschil hebben op luchtkwaliteit en geluidhinder. De huidige overlast op woningen, met name op het westelijk deel, neemt af doordat er minder verkeer rijdt aangezien de weg voor het doorgaande verkeer verder van de woningen af komt te liggen. In de specialistische sessie is aan de aanwezigen laten weten dat berekeningen nog moeten aantonen in hoeverre de luchtkwaliteit en geluidhinder bij woningen tussen Hofland en het industrieterrein verbeterd.
- Een punt van kritiek was dat er nog geen berekeningen voor lucht en geluid waren uitgevoerd, maar dat pas worden uitgevoerd nadat een keuze voor een (of meerdere) voorkeursvariant(en) is gemaakt. Men vindt het vreemd dat er een mening wordt gevraagd over een onderwerp waarvan pas achteraf feiten worden gepresenteerd.
 - o **Reactie:** De wens om berekeningen eerder uit te voeren kan worden meegenomen in de verdere besluitvorming.
- Een aanwezige benoemde dat twee kruispunten een negatiever effect hebben op de leefbaarheidsaspecten in vergelijking met één kruispunt, waardoor deze variant tegen de doelstelling van het project ingaat (verkeersdoorstroming en leefbaarheid)
- Vanuit de aanwezigen kwam de vraag of de cijfers waarmee de verkeersberekeningen nu worden uitgevoerd door ingenieursbureau Royal HaskoningDHV nog worden bijgewerkt. Momenteel al (gevoelsmatig) meer verkeersbewegingen dan deze tijd vorige jaar.
- De geluidsoverlast aan woningen gelegen ten noordwesten van de kruising N212/N201 (Waverveen) wordt als hoog ervaren. De woningen liggen eigenlijk buiten de scope van dit project maar kunnen eventueel meegenomen worden in de verdere studie.

Aanvullende ontwerpsuggesties

Mijdrecht

- Een aantal van de aanwezigen had de wens om één kruispunt met lange opstelvakken te verwezenlijken in Mijdrecht.
- Ongelijkvloerse kruising in plaats van variant met één of twee kruispunten. Door een ongelijkvloerse kruising hoeven er minder verkeerslichten te worden geplaatst.

N212

- Fietsoversteek ten noorden van kruising N212/N201 is momenteel onveilig voor fietsverkeer dat van Mijdrecht naar Vinkeveen (en vice versa) gaat. Op dit moment is hier nog geen aandacht aan geschonken in het ontwerp.



- Men vraagt zich af wat de mogelijkheden zijn voor een vrije rechtsaffer vanuit Wilnis naar Vinkeveen.

1.3 Ontwerpatelier in Vinkeveen 28 november 2019

Impressie

Het Ontwerpatelier in Vinkeveen werd druk bezocht. De sfeer was opbouwend kritisch, positief en gemoedelijk. Bezoekers gaven aan positief te zijn over de manier waarop zij worden geïnformeerd en worden betrokken in het proces. Er was ruimte om ook andere knelpunten te benoemen. De bezoekers voelden zich gehoord. Dit Ontwerpatelier is ook bezocht door vertegenwoordigers van de gemeente, RWS en de provincie Noord-Holland.

Openbaar vervoer en Fiets

Voor de fiets zijn er veel instemmende opmerkingen over onze voornemens. Ook de grondeigenaren rond de Geuzesloot staan er positief tegenover en willen graag meedenken. Vertegenwoordigers van de gemeente gaven ook aan enthousiast te zijn.

Er zijn suggesties gedaan voor het tracé van de variant langs Geuzensloot:

- In Vinkeveen route via Kermisterrein en inspelen op plannen voor een vaarweg.
- Demmerikse Sluis via perceel bij het oude gemaal. Eigenaar heeft plannen op het gemaal te exploiteren.

Opmerking over het 'Blauwe' alternatief:

- Enthousiasme van recreatieschap: combineer met de zandeilanden.
- Aansluiting route A2 is problematisch. Men vraagt zich af of hier een fietshelling mogelijk is.

Aanvullende ontwerp suggesties

- Op dit moment is er maar één toegangsweg richting Vinkeveen. Aanwezigen vroegen zich af waarom er niet een tweede toegangsweg bij komt richting Vinkeveen en Wilnis. Volgens aanwezigen kan dit aanzienlijk schelen in de drukte op de Herenweg en de N201.
- De groenstrook die in de ontwerpen te zien is, kan gebruikt worden voor het aanplanten van een bosschage/bomen. Door PU/Tauw/GC is benoemd dat het type groen momenteel nog niet gedefinieerd is in de ontwerpen en dat nog niet bepaald is wat voor soort groen dit wordt.

Leefbaarheid

- Aanwezigen geven aan dat het aanplanten van bomen langs de weg ook kan helpen bij het tegengaan van geluidsoverlast en dat wat hen betreft hier de voorkeur voor is bij het invullen / inrichten van de groenstrook. Ook vroegen aanwezigen zich af wat de mogelijkheden zijn om de bermen breder en robuuster te maken, om zowel groen aan te brengen als geluid te dempen (doordat groen een deel van de geluid afvangt). Veel van de opmerkingen hadden betrekking op de geluidsoverlast in Vinkeveen en bij woningen ter hoogte van de wijk Zuiderwaard.
- De huidige geluidsreducerende maatregelen bij Zuiderwaard worden als minimaal ervaren. Het geluidscherm dat hier nu staat voldoet niet volgens de omwonenden. Men vraagt zich af of de huidige geluidsbelasting al boven de wettelijke norm is. Indien ja, in hoeverre wordt er in de uiteindelijke situatie dan mee omgegaan.
- Men vraagt zich af waarom er niet ook naar de wijk Zuiderwaard is gekeken en waarom dit deel van de N201 niet meegenomen is in de impactbeschrijving van de varianten, terwijl de



verkeerssituatie op de Herenweg wel is meegenomen. Men heeft dit ook aangegeven bij het 1^e Ontwerpatelier. Aangegeven is dat de N201 ter plaatse van de wijk Zuiderwaard buiten de scope van het traject valt. Bewoners geven aan geluidsoverlast te ondervinden van de N201. Volgens bewoners is de verkeersintensiteit enorm toegenomen in de afgelopen jaren. Dit heeft geleid tot meer geluidsbelasting dan verwacht door sommige aanwonenden. Het toepassen van bronmaatregelen om de leefbaarheid te vergroten is denkbaar, ook op andere plekken langs het tracé. Indien op die locaties de geluidbelasting niet boven de grenswaarde reikt is hiertoe echter geen directe aanleiding. Dat moet verder onderzocht worden.

- Aanwezigen vroegen zich af in hoeverre de verdiepte ligging mogelijkheid biedt om het dorp Vinkeveen te verbinden.
- Men vindt het vreemd dat de impactbeschrijving op verkeer neutraal is bij de variant verdiepte ligging, ter hoogte van Vinkeveen.
- De verdiepte ligging loopt aan het begin en einde van de tunnelbak omlaag en weer omhoog. Men vraagt zich af of dit leidt tot extra geluidsbelasting, aangezien het geluid zich concentreert bij de in- en uitgangen van de tunnelbak. Vooral wanneer vrachtwagens na het dalen weer omhoog rijden. Er heerst de vraag in hoeverre dit zal leiden tot extra geluidsoverlast.
- Aanwezigen hebben aangegeven dat een otterpassage gerealiseerd kan worden bij de Demmerikse brug. Eventueel kan dit ook meegenomen worden in het knelpunt Vinkeveen.

1.4 Ontwerpatelier in Vreeland 2 december 2019

Impressie

Het Ontwerpatelier in Vreeland is druk bezocht. De sfeer was positief, maar ook kritisch. Bezoekers gaven positieve feedback en waren meedenkend in het aandragen van oplossingen.

Met name de problematiek rond de bouw van het aquaduct kwam door de combinatie van het gepresenteerde ontwerp en de goede groepsdiscussie, veel beter in context en perspectief te staan.

Bezoekers gaven aan positief te zijn over de manier waarop zij worden geïnformeerd en worden betrokken in het proces. Er was ruimte om ook andere knelpunten te benoemen.

Openbaar vervoer en Fiets

- In Vreeland is de wens om aangesloten te zijn op het OV-net via een doorgaande lijn naar Hilversum.
- Er is een wens om het fietspad vanaf de Singel naar de school door te trekken.
- In Vreeland en Loenen is men enthousiast over een station in Loenersloot. Echter in Loenersloot is er aarzeling en weerstand, vanwege de toenemende parkeer- en verkeersdruk en mogelijk toenemende verstedelijking in de toekomst als gevolg van een station op deze locatie.

Algemene opmerkingen/meningen vanuit aanwezigen:

- Men vroeg zich af of het mogelijk is om bij de oversteek N201 bij de Singel een fietstunnel toe te passen.
- Aanwezigen gaven aan dat ze de verplaatsing van het fietspad naar de westzijde van de Singel positief vinden.
- Bewoners geven aan dat automobilisten bij brugopeningen veelal het kruispunt blokkeren wanneer er files staan. Daardoor kan echter niemand er meer langs. Ook vreest men bij het aquaduct dat automobilisten juist het gas opentrekken.



Aanvullende ontwerp suggesties

- Men geeft aan graag een hekje te willen tussen het fietspad en de weg op de brug die over De Vecht heen gaat.
- Bij variant 50 km/h: De vraag is wat je met het tussenstuk gaat doen tussen de knelpunten Loenen en Vreeland. Als dat gedeelte niet teruggaat naar 50 km/h krijg je onlogische snelheidswisselingen op een kort stuk (van 60, naar 80, terug naar 50).

Kruispunt N402/N201

- Aanwezigen vroegen zich af of het wel noodzakelijk is om het kruispunt te verplaatsen en vragen zich af wat de meerwaarde is van het recht trekken van de weg.
- Er zijn veel positieve reacties ontvangen op de uitgangspunten van het ontwerp van de variant (namelijk kleiner, minder ruimtebeslag). Men vraagt zich af of deze uitgangspunten kunnen worden toegepast op het bestaande kruispunt.
- De aparte busbaan vindt men een goed idee.

Leefbaarheid

- Men vraagt zich af wat nu positiever is voor de leefbaarheid; een aquaduct onder de Vecht door, of het terugbrengen van de snelheid naar 50 km/h (zonder aquaduct). Aangegeven is dat bij een tunnelbak meer geluid kan ontstaan aan de beide uiteinden en de rond de tunnelmonden de geluidsbelasting gereduceerd kan worden. De winst is bij het aquaduct de verlegging naar het zuiden. Dat heeft meer effect dan het terugbrengen van de snelheid van 60 naar 50 km/h.
- Men geeft aan niet te snappen waarom alleen het voorkeursalternatief zal worden doorgerekend en waarom er in deze fase nog geen berekeningen worden uitgevoerd. Betwijfeld wordt of in deze fase een goed vergelijk te maken is zonder berekeningen.
- Aangegeven is dat de effecten op Slotzicht, het Landhuis en Dudokhuizen goed meegenomen moeten worden in de impactbeschrijvingen. Daar wordt nog te weinig op ingegaan.

1.5 Ontwerpatelier in Loenersloot 3 december 2019

Impressie

Er was een grote opkomst op dit Ontwerpatelier in Loenersloot. De sfeer was kritisch maar ook positief. Op basis van eerdere ervaringen blijft er enige terughoudendheid tegenover de voorgestelde aanpassingen.

Openbaar vervoer en Fiets

- Voor de fiets zijn er veel instemmende opmerkingen over onze voornemens.
- Passage Angstel: het tracé Geuzesloot heeft als nadeel dat het de drukke vaarroute van de Angstel kruist. Hier is dan een hoge beweegbare brug nodig (dit geldt niet voor het 'blauwe' alternatief).
- Aantakking van de fietspaden bij de Binnenweg hangt af van het gekozen alternatief daar.
- Bewoners zijn afwachtend en kritisch tegenover het station Loenersloot. Dit i.v.m. de verwachte toename verkeer en overlast van parkeren. Daarnaast vreest men voor toenemende verstedelijking in de omgeving van het station in de toekomst.



- Men vraagt zich af wat de kans OV betekent voor de varianten. Op dit moment wordt het verbeteren van het OV als kans gezien en de impact van OV is nu nog niet meegenomen in de varianten. Men vraagt zich af wat de verkeersstromen worden als een station Loenersloot gerealiseerd zou worden.

Aanvullende ontwerp suggesties

- Bewoners vragen zich af waarom de impactbeschrijving bij de bewonersvariant als zeer negatief is beoordeeld en bij variant 4B als negatief. Mensen vinden het lastig om zich de bewonersvariant voor te stellen in het landschap. Men geeft aan dit wel in 3D te willen zien.
- In de varianten bij Loenersloot vragen aanwezigen zich af wat de geluidsbelasting wordt ter plaatse van de woningen in het dorp. Ook is men benieuwd naar wat de bewonersvariant voor impact heeft op luchtkwaliteit en geluid in het weiland zelf en wat de impact is op het dorp Loenersloot. Daarnaast zijn er ook vragen gesteld omtrent luchtkwaliteit en geluid ter hoogte van de Binnenweg in deze variant.
- Aanwezigen vragen zich af in hoeverre er door de provincie Utrecht rekening gehouden wordt met de normen voor luchtkwaliteit en geluid in de huidige situatie. Men vraagt zich af waarom er nu enkel berekeningen en geen metingen worden uitgevoerd. Men lijkt een soort scepsis te hebben tegenover de rekenmodellen, aangezien zij iets anders ervaren dan wat de berekeningen laten zien. Men denkt dat een meting op locatie helpt om de berekeningen te verifiëren.
- Aanwezigen geven aan dat ze graag de bewonersvariant anders/opnieuw getekend willen zien.
- Aanwezigen vinden het lastig om de verschillen tussen de varianten te begrijpen op basis van de impactbeschrijving. Op dit moment is voor alle drie de varianten de geluidimpact beschreven als neutraal maar er zitten hoogstwaarschijnlijk wel lokaal verschillen. Men ziet graag een duidelijker overzicht zodat de verschillen tussen de varianten en binnen de varianten beter zichtbaar wordt.
- Men vraagt zich af waarom de proef met een innovatieve geluidswal alleen uitgevoerd wordt bij Vinkeveen en niet bij Loenersloot.
- Aanwezigen vragen zich af waarom Loenersloot überhaupt bestempeld is als knelpunt. Loenersloot zit op een kruising van veel verschillende verkeersbewegingen/stromen.
- Aanwezigen vragen zich af hoe de N201 in Utrecht zich verhoudt tot de N201 in Noord-Holland. Voor verduidelijking kan dit toegevoegd worden aan de website, zodat men kan zien dat er samengewerkt wordt met de provincie Noord-Holland om het tracé in zijn volledigheid te bekijken.

Aanvullende opmerkingen

- De impactbeschrijving voor geluid bij de A2 aanpassen naar licht negatief tot neutraal (n.a.v. advies van de geluidspecialist)
- Bewoners zouden graag de mogelijkheid zien dat de snelheid verlaagd wordt naar 60 km/u ter hoogte van Loenersloot. Wellicht interessant volgens bewoners om dit te combineren met de bewonersvariant (aangezien hier geen verkeerslichten meer in het ontwerp zitten). Men vraagt zich af of de doorzichtbaarheid van de ontwerpen op de website aangepast kan worden. Op die manier kan er beter gekeken worden naar de ondergrond en ontwerp, en kun je als het ware schakelen tussen deze twee.



Bijlage 5

**Weergave reacties na publicatie (april
2020)**

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^e 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

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&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. 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		<p>Het is onduidelijk waarom er een alternatief (T-kruising) is gepresenteerd, dit is niet een beperkte ingreep</p>	<p>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.</p>
31		<p>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 dicht op de weg. Dit is ongelijke behandeling!</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. 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>
32		<p>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</p>	<p>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>

				<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&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 benzinstation, 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 benzinstation 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 benzinstation 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 vervoltraject 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: https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/)</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: https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/functies/wegen/gemeentelijke-wegen/wijziging/) 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.
24	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 milieu belasting 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&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.</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	<p>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>	<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 doorvaarthoogte 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 doorvaarthoogten.
	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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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		<p>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.</p>	<p>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.</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>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.</p>
	126		Ik maak mij ernstig zorgen over onze gezondheid met deze plannen, o.a. fijnstof. Waarom zijn daar geen fatsoenlijke rapporten van.	<p>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>

				<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>
38	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"> -Er zal onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheid om op het tracé Loenersloot-N402 een 60-kilometer zone in te voeren, en -Er wordt voorgesteld geluidswerende voorzieningen te treffen in verband met geluidhinder voor de Binnenweg
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: https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf 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 sluiptverkeer-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 sluiptverkeer, 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 sluiptverkeer) 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

				<p>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>
	242		<p>Waarom hier geen nulmeting? In Maarsbergen werd er zelfs dubbel gemeten</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>
	243		<p>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?</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>
	244		<p>De geluidsbelasting is disproportioneel waarom gaan jullie dan maatregelen nemen die dit extra verhogen?</p>	<p>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.</p>

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



Bijlage 6

**Samenvatting reacties na publicatie
(april 2020)**

Veelgestelde vragen en antwoorden N201

Versie 28 april 2020

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
	VREELAND		
1	Brug Amsterdam-Rijnkanaal	Voor de doorstroming is het nodig om de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te verbreden	<p>In het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019 is gekozen voor het uitwerken van denkrichting 3. Dit houdt in dat de huidige weg, 2x1 rijstroken met 80 km/h intact blijft en de focus ligt op het oplossen van de knelpunten (lees kruispunten). We kijken naar mogelijkheden voor bouwstenen (de huidige bruggen en de passage Vinkeveen) en doen een aantal aanbevelingen (verkeersveiligheid, landbouwverkeer enz.). Daar zit het verbreden/verdubbelen van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal niet bij.</p> <p><i>Verbreding van de huidige brug of het aanleggen van een tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is in de plannen buiten beschouwing gelaten.</i></p>
2	Fietsoversteek Singel	De fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt N201-Singel is gevaarlijk	<p>Naar aanleiding van de reacties uit de ontwerpateliers en nader onderzoek is gebleken dat de fietsoversteek over de N201 bij de Singel een knelpunt is. Bovendien moeten fietsers vanaf Vreeland de Singel schuin oversteken om de fietsoversteek over de N201 te kunnen bereiken. Daarnaast is het passeren van de uitrit van het benzinstation gevaarlijk en heeft hier ook een ongeval plaatsgevonden.</p> <p><i>In de voorkeursvariant wordt voorgesteld om vanuit Vreeland een apart fietspad in twee richtingen aan te leggen aan de oostzijde van de kruising en de oversteek over de N201 te vervangen door een fietstunnel die aansluit op de fietsroute aan de zuidzijde van de N201 en de Loenenseweg. Hierdoor kunnen fietsers ongehinderd en veilig oversteken, vervalt de gevaarlijke passage bij het benzinstation en heeft het autoverkeer minder hinder van overstekende fietsers.</i></p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29	Vrachtverkeer	Beperk of verbied het vrachtverkeer op de N201	<p>Een provinciale weg als de N201 (een verbindende weg tussen dorpen en steden) heeft als doel het verzamelen van het verkeer en dit afvoeren naar snelwegen of hun bestemmingen. Dit betekent dat al het verkeer dat hier rijdt regulier verkeer is. Het is bekend dat het percentage vrachtverkeer op de N201 hoog is. Toch neemt veruit het grootste deel van het vrachtverkeer vanaf de regio Schiphol/Aalsmeer een route over de snelwegen A4-A9-A2. Veel vrachtverkeer vanuit deze regio heeft een bestemming in Mijdrecht of richting Woerden (N212). Met het oog op de leefbaarheid wordt gezocht naar een goede balans tussen enerzijds het efficiënt afhandelen van het vrachtverkeer en anderzijds voorkomen dat de N201 gaat functioneren als aantrekkelijk alternatief voor de snelwegen.</p> <p><i>De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen gevolgen hebben voor het vrachtverkeer op de N201. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het aanbod van vrachtverkeer op de N201</i></p>
30	Geluidsoverlast	Neem maatregelen gericht op het verminderen van geluidsoverlast zoals geluidsschermen en stil asfalt.	<p>De belangrijkste doelstelling van het programma is het verbeteren van de leefbaarheid. Het beperken van geluidhinder is hierbij een belangrijk middel.</p> <p><i>De effecten voor geluid zijn in beeld gebracht. Daarbij is vastgesteld op welke locaties maatregelen wettelijk verplicht zijn, namelijk bij Mijdrecht en de N402 (alleen bij het alternatief als de bocht in de N201 wordt afgesneden). Ook is op een aantal hotspots vastgesteld dat er weliswaar geen wettelijke plicht, maar wel een wens is om geluidwerende voorzieningen toe te passen. Het gaat dan om locaties zoals Vinkeveen (bij de aansluiting Herenweg), Loenersloot (bij de Binnenweg en het Angstepad) en Vreeland (bij 't Sluisje). Deze wens zal worden meegenomen in de besluitvorming en zo mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen. Vooruitlopend op het realiseren van deze maatregelen zal in Vreeland medio 2020 op het tracé tussen de Singel en de brug over de Vecht een innovatieve geluidswal worden geplaatst, de zgn. Whiswall.</i></p>
31	Oorzaak files op de N201	Vertraging en files worden grotendeels veroorzaakt doordat na de kruispunten het verkeer weer over één rijstrook moet doorrijden (ritsen)	<p>De oorzaken van vertragingen en files zijn de kruispunten zelf en dan specifiek de verwerking van het aantal voertuigen door de verkeerslichten.</p> <p><i>Indien het kruispunt juist is ontworpen heeft dit de goede capaciteit om het aanbod aan voertuigen door te laten binnen een bepaalde cyclustijd. Het na het kruispunt samenvoegen van deze twee rijstroken is dan geen probleem en leidt niet tot files of vertragingen. Wel kan er overlast zijn door hinderlijk verkeersgedrag.</i></p>

32	Oorzaak files op de N201	De doorstroming zal verbeteren als de huidige stoplichten worden verwijderd of vervangen door rotondes	<p>Op en rondom de N201 rijdt veel verkeer. Voor de afwikkeling van de kruispunten en vanuit oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn verkeerslichten dan onvermijdelijk. Rotondes zijn mogelijk, echter vanwege de hoge intensiteiten van het verkeer moeten dit dan altijd turborotondes worden en dit levert vaak grote verkeersonveiligheid op voor overstekende (brom-)fietsers en overig langzaam verkeer. Daarnaast moet al het verkeer, dus ook het zware vrachtverkeer, er gebruik van kunnen maken en dit betekent een groot ruimtegebruik. Bij een rotonde is het van groot belang dat de diverse verkeersstromen in evenwicht zijn, anders vormt de doorstroming een probleem. Daarnaast is het met een rotonde niet meer mogelijk te “sturen” in de verkeersstromen, wat met verkeerslichten wel kan.</p> <p><i>Deze overwegingen betekenen dat er op de N201 juist gebruik moet worden gemaakt van verkeerslichten en in dit geval ook slimme verkeerslichten waardoor de doorstroming beter kan worden geregeld dan met rotondes.</i></p>
33	Opdracht programma Toekomst N201	In de huidige studie Toekomst N201 wordt er slechts naar een beperkt aantal mogelijke oplossingen gekeken. De opdracht die aan het onderzoeksbureau is gegeven is te beperkt	<p><i>De huidige studie vindt plaats binnen de grenzen van het besluit van Provinciale Staten van 18 februari 2019. Kort samengevat betekent dit dat enerzijds het verbreden van het gehele tracé (denkrichtingen 1 en 2) en anderzijds het beperken van de weg tot alleen regionaal bestemmingsverkeer (denkrichting 4) niet aan de orde is.</i></p> <p>Er blijft een zeer breed scala van maatregelen mogelijk die in de voorstellen zijn uitgewerkt. Naast verkeerskundige oplossingen wordt ook gekeken naar openbaar vervoer, fiets, smart mobility, aanvullende maatregelen (zgn. bouwstenen) en leefbaarheid (geluid, lucht, natuur, landschap en klimaat).</p> <p>Het besluit van Provinciale Staten vindt u hier: https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/18-februari/12:30/PS2019MME01-02-Besluit-voorkeursvariant-Toekomst-N201-w-g.pdf</p>
34	Toekomstige plannen	Het verbreden van kruispunten door aanleg van extra opstelruimte is een eerste stap naar het verbreden van de hele N201 tot 2x2 rijstroken.	<p>Het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is niet aan de orde. Dit is ook duidelijk vastgelegd door Provinciale Staten die in hun besluit van 18 februari 2019 geen opdracht hebben gegeven om het verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken te onderzoeken. De denkrichtingen die zouden leiden tot een verbreding tot 2x2 rijstroken zijn afgewezen en er is gekozen om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar effectieve maatregelen om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren (zie ook vraag 33).</p> <p><i>Verbreden van de gehele N201 tot 2x2 rijstroken is daarom niet aan de orde. Op deeltracés zal een aparte afweging moeten worden gemaakt. Als knelpunten (kruispunten) erg dicht bij elkaar liggen zal er een goede afweging moeten worden gemaakt. Deze afweging heeft op het tracé tussen de A2 en Loenersloot en het tracé tussen de twee kruispunten bij Mijdrecht (Hofland en Veenweg) geleid tot een voorstel om de weg te verbreden tot 2 x 2 rijbanen. Door deze verbreding wordt de doorstroming aan de oostzijde van de A2 en langs Mijdrecht verbeterd.</i></p>

35	Handhaving	Besteed in de plannen ook aandacht aan het verbeteren van het verkeersgedrag door voorlichting en controle	<p>Aan de hand van een suggestie vanuit de ontwerpateliers is gekeken of het weven, het zgn. ritsen, beter kan door bijvoorbeeld een wat langere doorgetrokken streep. Vastgesteld is dat gelet op de beperkte lengte van de weefvakken dit niet zinvol is.</p> <p><i>Er is aandacht voor verkeersgedrag in de algemene voorlichting vanuit de (rijks)overheid en bij de controles die de politie op het tracé uitvoert. Binnen het programma Toekomst N201 zijn geen specifieke maatregelen uitgewerkt.</i></p>
36	Bereikbaarheid aanwonenden/bedrijven	Er is sprake van een bijna continue verkeersstroom op de N201. Hierdoor is de weg nauwelijks over te steken en kunnen aanwonenden de weg moeilijk opkomen vanaf hun uitweg.	<p>Dit probleem is bekend. Belangrijkste oorzaak is uiteraard het toegenomen verkeer op de N201. Daarnaast kan de afstelling van de nieuwe verkeerslichten invloed hebben. Het verkeer wordt dan “slim” over de diverse wegtracé’s geleid waarbij de wegcapaciteit optimaal wordt benut. Dit kan er ook toe leiden dat er een continue verkeersstroom ontstaat, met de genoemde problemen als gevolg.</p> <p><i>Op dit moment wordt er gewerkt aan een betere afstelling van de verkeerslichten. In de voorstellen is opgenomen om de busbaan om te bouwen naar een parallelweg op het tracé tussen Mijdrecht en Amstelhoek. Hierdoor zal er een betere en veiligere toegang tot de N201 ontstaan.</i></p>
37	Aantrekkende werking	Door maatregelen te nemen om de doorstroming te verbeteren wordt er juist meer verkeer aangetrokken.	<p>Doelstelling van het programma Toekomst N201 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N201. Er is gekozen voor het behouden van het huidige wegprofiel (2x1 rijbaan) en om per knelpunt (kruispunt) te zoeken naar effectieve maatregelen om de leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Met het oog op leefbaarheid wordt gezocht naar een goede balans tussen enerzijds het oplossen van knelpunten (minder stilstaand verkeer) en anderzijds geen grotere toename van het verkeer dan voorzien als gevolg van reeds geplande werkzaamheden, bouwplannen enz.</p> <p><i>De maatregelen Toekomst N201 zijn aan de hand van een integraal verkeersmodel onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar de aansluitende wegen van Rijkswaterstaat en gemeenten. Dus ook of de maatregelen gevolgen hebben voor het vrachtverkeer op de N201. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de maatregelen geen of nagenoeg geen gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op de N201.</i></p>

38	Effectiviteit maatregelen	Het verbreden van kruispunten door extra opstelruimte aan te leggen voor wachtend verkeer leidt niet tot verbetering van de doorstroming en/of bereikbaarheid	<p>Vanuit het beleid in de provincie Utrecht en de eisen in Nederland moet de cyclustijd van een verkeerslichteninstallatie aan bepaalde eisen voldoen. Dit heeft te maken met verkeersveiligheid. Zo mogen voertuigen niet overstaan, dit wil zeggen 2x moeten wachten voor rood licht voordat men door groen heen kan rijden. Daarnaast moet de cyclustijd zodanig zijn dat alle richtingen binnen een bepaalde tijd groen krijgen. Als dan het aanbod van het verkeer zodanig groot is dat de cyclustijd te hoog wordt of dat verkeer meerdere malen moet overstaan, komt de verkeersveiligheid en de doorstroming in gevaar.</p> <p><i>Dan zijn extra opstelstroken en langere opstelstroken een goed en effectief middel om ervoor te zorgen dat de afwikkeling van de verkeerslichten weer binnen de eisen komt. Dat is dus de reden dat bij alle kruispunten langs de N201 in de provincie Utrecht er 2 rijstroken voor rechtdoor moeten worden gerealiseerd. Direct na het kruispunt kunnen deze dan weer samenvoegen (hier gelden ook eisen voor) en is hiermee de doorstroming gegarandeerd.</i></p>
39	Agrarisch verkeer	Landbouwverkeer tussen Vinkeveen en Loenersloot moet omrijden door het ontbreken van een goede parallelweg	<p>Bij de beoordeling van de routes voor landbouwverkeer spelen de afstanden, omrijdtijden, de veiligheid en het aantal verkeersbewegingen een rol. De omrijdroute(s) rond de N201 zijn weliswaar lang maar het aantal verkeersbewegingen is beperkt. Daarbij streeft de provincie er uit oogpunt van veiligheid naar om vermenging van fietsverkeer en agrarisch verkeer zoveel mogelijk te voorkomen.</p> <p><i>Bij Mijdrecht zal aan de noordzijde van de (nieuwe) N201 tussen de aansluiting met de N196 en de Waverveense Zijweg een parallelweg worden gerealiseerd waar ook agrarisch verkeer gebruik van maakt. Verder zijn er in de plannen geen (nieuwe) routes voor landbouwverkeer opgenomen. Dit betekent dat de huidige routes ongewijzigd blijven.</i></p>
40	Natuur en landschap	Aanpassingen aan de weg betekenen een aantasting van de bestaande natuur- en landschapswaarden	<p>Het klopt dat bij het oplossen van de verkeerskundige knelpunten op verschillende plaatsen de natuur- en landschapswaarden meer of minder worden aangetast.</p> <p><i>In de plannen wordt daarom ingezet om deze aantasting niet alleen te compenseren, maar ook op het verbeteren van deze waarden ten opzichte van de huidige situatie. Door gerichte maatregelen zoals verhogen van het waterpeil, aangepast maaibeheer, natuurvriendelijke oevers, moerasoevers, faunakeringen met aansluitende ecopassages, het verder uitbouwen van een ecologische verbinding tussen de A2 en de Loosdrechtse Plassen, vleermuisvriendelijke verlichting en aanleg van nieuwe natuur. En door bestaande en karakteristieke lijnen in het landschap te respecteren (zoals dijken en verkaveling), huidige barrières in het landschap op te heffen (zoals in het alternatief bij de verdiepte ligging bij Vinkeveen) en de openheid te respecteren (bijvoorbeeld door de weg bescheiden uit te voeren).</i></p>

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

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

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

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