

## Vragen en antwoorden Toekomst N201


Totaal aantal gestelde vragen: 170

Versie: 14 september 2022

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
<b>ALGEMEEN</b>			
1	Flora en fauna	Welke maatregelen voor flora en fauna worden genomen?	In de volgende fase van het project wordt het flora- en faunaonderzoek uitgevoerd en wordt een ruimtelijke inpassingsplan opgesteld. Hierin wordt bekeken welke natuur- en landschapswaarden in het gebied worden aangetast door de reconstructiewerkzaamheden aan de weg. Wettelijk is vastgelegd dat natuur en landschap dat wordt aangetast gecompenseerd dient te worden. Ook wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om de waarden ten opzichte van de huidige situatie te verbeteren. Momenteel is nog niet bekend welke maatregelen dit gaan zijn. De wensen en aandachtspunten die zijn ingebracht worden meegenomen in het onderzoek.
2	Groene golf	Is het mogelijk om een groene golf toe te passen tussen de verkeerslichten?	Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. De afstand tussen de kruispunten en de hoeveelheid verkeer op de aansluitende wegen lenen zich niet voor de toepassing van een groene golf op dit tracé. Er wordt gebruik gemaakt van intelligente verkeerslichten (iVRI's) die met elkaar communiceren, waardoor de groentijden tussen de kruispunten op elkaar zijn afgestemd. Hierdoor wordt een betere doorstroming over de N201 langs de verkeerslichten gerealiseerd, zonder dat dit negatieve effecten heeft voor de wachttijden op de aftakkende wegen. Op de website van de N201 (toekomstN201.nl) staan animatiefilmpjes van de werking van de verkeerslichten. De getoonde maatregelen zijn de maatregelen uit de vorige fase van het project, maar de filmpjes laten wel zien hoe de verkeerslichten met elkaar samenwerken.
3	Bebording en bewegwijzering	Aandachtspunten voor bebording en bewegwijzering, die is niet altijd duidelijk, passend of van de gewenste kwaliteit/goed onderhouden.	Het opstellen van een bebordingsplan voor het deel van de weg dat in het kader van het project wordt heringericht maakt deel uit van de uitwerking van het ontwerp in de volgende fase van het project. Aandachtspunten over de stand van zaken van de borden in de huidige situatie zijn doorgegeven aan de weginspecteur van de provincie Utrecht en worden opgepakt vanuit het beheer & onderhoud.
4	Bebording	Hoeveel blauwe borden met een pijl zijn er in de afgelopen jaren weggereden door auto's?	Deze informatie is niet bekend bij de provincie Utrecht.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
5	Geleiderail	Wens voor het toepassen van een groene of houten geleiderail	Vanuit duurzaamheidsaspecten heeft de provincie voorkeur voor een stalen geleiderail. Soms kan een houten geleiderail beter in het landschap passen, dit wordt in een landschappelijk inpassingsplan uitgewerkt. Een volledig groene haag tussen N201 en fietspad geldt niet als een geleiderails omdat het niet voldoet aan de veiligheidseisen. Combinatie van haag met geleiderail kan een inpassingskeuze zijn. In de volgende fase van het project worden de geleiderails verder uitgewerkt en de precieze locatie en type geleiderails bepaald.
6	Rammelstrook	Toepassen van rammelstroken (witte belijning met reliëf)	Op een aantal plaatsen op de N201 worden in de huidige situatie al rammelstroken toegepast. In de volgende fase van het project wordt bepaald welk type belijning op welke locatie wordt toegepast. Op locaties waar geen geleiderail wordt toegepast kan gekozen worden voor rammelstroken. Bij de afweging voor het toepassen van rammelstroken wordt ook de geluidsoverlast die rammelstroken kunnen veroorzaken meegenomen.
7	Middenberm	Toepassen van een middenberm	Er is gekeken naar inpassing van een middenberm. De weg zou hiervoor grootschalig moeten worden aangepast en er zou extra grond moeten worden aangekocht om het wegprofiel te verbreden. Dit past niet binnen de opdracht van Provinciale Staten voor een sober en doelmatig pakket aan maatregelen.
8	Handhaving	Toepassen flitspalen als snelheidshandhavingsmaatregel	Op dit moment zijn er door het Openbaar Ministerie vier handhavingscamera's geplaatst langs de N201. Dit betreft de locaties: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kruising Singel in Vreeland,</li> <li>• Kruising Loenenseweg in Vreeland,</li> <li>• Kruising N402,</li> <li>• Kruising Veenweg in Mijdrecht/Wilnis.</li> </ul> Het Openbaar Ministerie besluit over de duur dat de handhavingscamera's blijven staan en over de plaatsing van nieuwe handhavingscamera's. In de afgelopen periode hebben het Openbaar Ministerie en de politie alle camerolocaties in Nederland geëvalueerd. Op basis daarvan is besloten om de handhavingscamera ter hoogte van de kruising met de N402 op een andere locatie te plaatsen. De drie andere handhavingscamera's blijven staan. De provincie Utrecht kan voor haar eigen wegen handhavingscamera's aanvragen bij het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie besluit in samenspraak met de politie en de provincie op basis van verschillende aspecten of een handhavingscamera wordt geplaatst. Daarbij gaat het om een toetsing op basis van het ongevallenbeeld, het overtredingsgedrag

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			<p>en het risico op ongevallen. Waarbij geldt dat het plaatsen van een handhavingscamera de uiterste maatregel is.</p>
9	Geluidsmaatregelen	Welke geluidsmaatregelen zijn voorzien?	<p>Het geluidsonderzoek uit de huidige fase van het project geeft een indicatie van de locaties waar geluidsmaatregelen zijn voorzien, zie onderstaande afbeelding. In de volgende fase van het project wordt het vervolg geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek geeft inzicht in de type, exacte locatie en afmetingen van de maatregelen die toegepast gaan worden.</p> 

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			
10	Beheer & onderhoud	Aandacht voor onderhoudswerkzaamheden	<p>Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over locaties waar aandacht nodig is voor de status van het beheer &amp; onderhoud. Bedankt voor deze aandachtspunten, deze zijn doorgezet naar beheer &amp; onderhoud van de provincie Utrecht. Via de loketfunctie op <a href="http://www.provincie-utrecht.nl">www.provincie-utrecht.nl</a> kunt u deze meldingen ook doorgeven.</p>
11	Parallelweg	Veilige inrichting van de parallelweg en mogelijkheid tot landbouwverkeer op de hoofdrijbaan.	<p>De functie en inrichting van de weg N201 lenen zich niet voor het toestaan van landbouwverkeer op de N201. Toelaten van landbouwverkeer heeft een negatief effect op de doorstroming van het overige verkeer, wat niet wenselijk is. De nadelige effecten van de combinatie van fietsverkeer, autoverkeer en landbouwverkeer op de parallelweg worden zoveel als mogelijk verminderd, het restrisico wordt als acceptabel ervaren. De inrichting van de parallelweg komt overeen met vergelijkbare wegen in het gebied. Er zijn geen signalen ontvangen dat hier onacceptabele onveilige situaties optreden. Maatregelen die genomen worden voor een verkeersveilige inrichting van de parallelweg</p>

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			zijn: - breedte van 4,5 m met aan beide zijden 0,6 meter bermverharding; - maximumsnelheid van 30 km/u op de parallelweg; - op een enkele locatie toepassing van drempels om het verkeer af te remmen.
12	Maximumsnelheid	Toepassen van een maximumsnelheid van 60 km/u	Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om de geldende snelheidslimiet aan te laten sluiten bij de weginrichting en het gebruik van de weg. Een snelheidslimiet van 80 km/u op de wegvakken en 60 km/u ter hoogte van de geregelde kruispunten is passend voor de N201. Langzamer is niet altijd veiliger, als dit niet past bij de door de weggebruikers intuïtief gereden snelheid. Grootschalige aanpassingen aan de weginrichting passen niet bij de opdracht voor een sober en doelmatig maatregelenpakket. Aantakende en overstekende erftoegangen worden niet gezien als een volwaardige kruising. Vanwege het beperkte gebruik van deze wegen past het verlagen van de snelheid van 80 naar 60 km/u ter hoogte van deze oversteken/aantakkingen niet bij de inrichting van de weg.
13	Modal shift	Is het niet beter om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen en een modal shift teweeg te brengen?	Het doel van het project is niet om het aantal verkeersbewegingen te verminderen en een modal shift te realiseren, maar om de huidige verkeersvraag beter af te wikkelen. De functie van de N201 is een regionale doorstromingsweg, de geldende snelheidslimiet en verkeersintensiteiten van de N201 passen hierbij. In een eerdere fase van het project heeft de provincie de keuze gemaakt om de N201 niet te verbreden en de capaciteit voor verkeersbewegingen op de N201 niet te laten toenemen. Op die manier proberen we een verkeersaantrekkende werking te voorkomen, wat daarmee impact heeft op de modal-shift.
14	Documenten	Openbaar maken lucht- en geluidsonderzoeken	Zodra de onderzoeksresultaten gereed zijn, worden deze via de website van het project ( <a href="http://www.ToekomstN201.nl">www.ToekomstN201.nl</a> ) openbaar gemaakt.

#### KRUISING N196-N201 EN MIJDRECHTSE ZUWE

15	Verkeerslichten	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lange wachttijden vanaf de zijwegen, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaan rijstrook, korte oversteektijden voor fietsers/voetgangers, koppeling met brugopeningen etc.	Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket. Daarbij worden de voorziene fiets- en voetgangersoversteken en de brugopeningen meegenomen. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en welke lengte opstelstrook benodigd is voor de (in de toekomst verwachte) hoeveelheid verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast. Op de kruising van de N196 met de N201 wordt een voetgangersoversteek gerealiseerd aan de oostzijde van het kruispunt. Hiermee kan de bushalte veilig worden bereikt.
----	-----------------	---	---

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
16	Bushalte Mijdrechtse Zuwe	Behouden van de bushalte bij de Eerste Zijweg / Tweede Zijweg	De bushalte ter hoogte van de Eerste Zijweg en Tweede Zijweg blijft behouden. Hiervoor wordt een haltekom opgenomen in het ontwerp.
17	Uitvoegstroken	Wens voor uitvoegstrook vanaf Uithoorn naar Tweede en Derde zijweg?	Uitvoegstroken voor verkeer rechtsaf zorgen ervoor dat doorgaand verkeer geen hinder ondervindt van het afremmende, afslaande verkeer. Deze rechtsafstroken zorgen echter ook voor een onveilige situatie doordat het verkeer op de uitvoegstrook het zicht op het doorgaande verkeer belemmert voor het verkeer dat vanuit de zijweg de N201 op wil. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan bij het oprijden van de N201 Ter hoogte van de Middenweg is wel een linksaf uitvoegstrook aanwezig, verkeer op deze strook belemmert niet het zicht voor het overige verkeer.
18	Sluipverkeer	Sluipverkeer via Tienboerenweg en Van Geijnweg zorgt voor file op N201	De situatie rondom sluipverkeer via de Tienboerenweg en de Van Geijnweg en de extra druk die dit geeft op de verkeerslichten bij de Van Geijnweg en de N201 is onderzocht. De verkeerslichten krijgen alleen op aanvraag groen als het verkeersbeeld op de N201 dat toelaat. Het rechtsaf slaan op de kruising vanaf de Van Geijnweg-zuid naar de N201 is niet toegestaan.
19	Busbaan	Het aansluiten van de busbaan op de Tienboerenweg zorgt voor een nog onduidelijker en gevaarlijke situatie voor fietsers.	De huidige busbaan wordt parallelrijbaan en daarmee ook een fietsroute voor fietsers aan de noordzijde van de N201. De bus rijdt niet meer over de parallelrijbaan, maar maakt gebruik van de hoofdrijbaan. Kort voor de kruising van de N201 met de N196 gaat de bus naar een aparte rijstrook om vrij te kunnen stoppen bij de halte bij het kruispunt. Er is daarmee geen ongeregeld conflict tussen bus en fietsers aanwezig in de nieuwe situatie.
20	Landbouwverkeer	Hoe komt het landbouwverkeer vanaf de zuidzijde van de N201 naar de noordzijde?	In het ontwerp is op dit moment geen rekening gehouden met een oversteek bij de huidige kruisingen. We onderzoeken op welke manier dit mogelijk kan worden gemaakt.
21	Verbinding met Uithoorn	De Irenebrug moet openblijven voor alle verkeer	Reactie gemeente Uithoorn: Begin 2016 heeft de gemeente Uithoorn een verkeersbesluit genomen voor de tijdelijke verkeerssituatie in het Dorpscentrum Uithoorn. In 2017 heeft de gemeenteraad Uithoorn de visie Dorpshart aan de Amstel vastgesteld. De aanleg van de tijdelijke verkeerssituatie werd door de nieuwe visie uitgesteld en in 2020 is er een nieuw besluit genomen voor de definitieve situatie. Het definitieve verkeersplan (hierna: Verkeersplan Dorpscentrum) is een nieuw ontwerp maar behoudt delen van het tijdelijke verkeersplan zoals de gesloten verklaring voor vracht- en landbouwverkeer op de Prinses Irenebrug. De gemeenteraad heeft gekozen om de dorpsshelften van Uithoorn aaneen te smeden, een dorps karakter te realiseren en het doorgaand verkeer te verminderen. Na het vaststellen

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			<p>van het tijdelijke verkeersbesluit in 2016 zijn vijf partijen in bezwaar en beroep gegaan tot aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) over de geslotenverklaring voor vrachtverkeer bij de Prinses Irenebrug. In 2019 heeft de ABRvS de gemeente Uithoorn gelijk gegeven ten aanzien van dit verkeersbesluit. In lijn met het eerdere verkeersbesluit en ondersteund door de uitspraak van de rechter is er besloten om (zwaar) vrachtverkeer te weren bij de Prinses Irenebrug in het definitieve verkeersontwerp voor het dorpscentrum. Het weren van dergelijk verkeer draagt bij aan de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidsoverlast) in het dorpscentrum. De gemeente Uithoorn is van plan om eind oktober/begin november de verkeersbesluiten voor het definitieve plan te publiceren waarna nog een beroep- en bezwaartermijn geldt van zes weken.</p>

#### BOCHT MIJDRECHT

22	Keuze voor variant bij Mijdrecht	Welke maatregel/ontwerp wordt gekozen bij Mijdrecht?	<p>N.a.v. reacties tijdens de participatie is in de zomer van 2022 verder onderzoek gedaan naar het ontwerp van de bocht bij Mijdrecht. Hieruit zijn twee ontwerpen naar voren gekomen die verder zijn uitgewerkt, te weten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. geoptimaliseerde verruiming van de bocht: toevoegen verkeerslichten bij kruispunt Shell, lagere snelheid en drempels parallelweg, wegprofiel naar zuiden uitbreiden, aanpassingen kruising Veenweg.</li> <li>2. geoptimaliseerde strekken van de bocht: fietspad combineren met parallelweg, Mijdrecht ontsluiten met slechts één kruising op de N201, 1 rijstrook per rijrichting op de N201, optimalisatie zodat Shell en woning/bedrijf ten noorden van Shell behouden kunnen blijven, kruising WRK leiding optimaliseren.</li> </ol> <p>Begin december 2022 nemen Provinciale Staten een besluit over de te kiezen variant. Daarna worden de rapportages en ontwerpen afgerond en via de website van de provincie (<a href="http://www.toekomstN201.nl">www.toekomstN201.nl</a>) gedeeld.</p> <p>De aandachtspunten, vragen en wensen die zijn ingebracht zijn meegenomen in de uitwerking en optimalisatie van de twee varianten voor de bocht bij Mijdrecht.</p> <p>Uit de participatieronde van mei 2022 is duidelijk naar voren gekomen dat omwonenden, weggebruikers en de gemeente De Ronde Venen, een sterkte voorkeur hebben voor het strekken van de bocht . Het verruimen van de bocht bij Mijdrecht wordt niet als een oplossing voor de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen gezien en men steunt deze variant ook niet.</p>
----	----------------------------------	--	---

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			De komende periode werken we beide varianten nog verder uit ter voorbereiding op besluitvorming eind 2022.
23	Fietstunnel	Wens voor een fietstunnel bij Mijdrecht	<p>In de vorige fase van het project waren op een aantal locaties van het tracé fietstunnels voorzien. Vanuit Provinciale Staten is de opdracht gekomen om het maatregelenpakket te heroverwegen en een kleiner en goedkoper pakket samen te stellen met meer nadruk op leefbaarheid. Vanuit deze analyse is besloten om de relatief dure constructies benodigd voor het aanleggen van de fietstunnels uit het pakket te halen, omdat er relatief weinig fietsers hier fietsen. Een fietstunnel in de bocht bij Mijdrecht is lastig inpasbaar binnen de beschikbare ruimte. Om de verkeersveiligheid voor de fietsers te vergroten, zijn de volgende maatregelen voorzien in het plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verlagen van de maximumsnelheid op de kruispunten met fietsoversteken;</li> <li>- aanbrengen van plateaus ter hoogte van de kruispunten om het verkeer af te remmen;</li> <li>- verbreden van de fietspaden, passend bij de geldende normen en richtlijnen van de provincie Utrecht;</li> <li>- (deels) aanbrengen van geleiderail tussen fietspad/parallelweg en de hoofdrijbaan van de N201.</li> </ul>
24	Waterleiding	Rekening houden met WRK-leiding (Watertransportleiding Rijn Kennemerland)	De aanwezigheid van de WRK-leiding is bekend. Afstemming met Waternet vindt plaats over het raakvlak en de bijbehorende eisen tussen de WRK-leiding en de ontwerpen voor de N201.
25	Hotel Mijdrecht	Hoe worden de parkeergelegenheden en het terras van hotel Mijdrecht gecompenseerd?	Hier worden de komende periode gesprekken over gevoerd met Hotel Mijdrecht. Gezamenlijk wordt een geschikte locatie gevonden om de vervallen parkeergelegenheid en de toegang te compenseren. Veilig het terras, restaurant en de parkeervoorzieningen bereiken is het uitgangspunt.
26	Grondeigendom	Het bedrijf dat hier gevestigd is, SC Johnson, stond niet open voor verkoop van grond bij het aanleggen van een fietspad. Hoe denkt de provincie dit op te lossen bij het aanleggen van een parallelweg zonder hier veel geld aan te spenderen?	Indien grond van SC Johnson benodigd is, treden wij in gesprek met SC Johnson als eigenaar. Het gebouw van SC Johnson én de bijbehorende vijver is een rijksmonument en geniet dus speciale bescherming.



Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
27	Verkeerslichten	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lange wachttijden vanaf de zijwegen, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaande rijstrook, korte oversteektijden voor fietsers/voetgangers, koppeling met brugopeningen etc..	Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. Daarbij worden de voorziene fiets- en voetgangersoversteken meegenomen. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en hoe lang de opstelstrook moet zijn voor de (in de toekomst verwachte) hoeveel verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast.
28	Fietstunnel	Wens voor fietstunnel bij N212 en Veenweg	<p>In de vorige fase van het project waren op een aantal locaties van het tracé fietstunnels voorzien. Vanuit Provinciale Staten is de opdracht gekomen om het maatregelenpakket te heroverwegen en een kosteneffectiever pakket samen te stellen met meer nadruk op leefbaarheid. Vanuit deze analyse is besloten om de relatief dure constructies die nodig zijn voor het aanleggen van de fietstunnels uit het pakket te halen, ook omdat er relatief weinig fietsers hier fietsen.</p> <p>Om de verkeersveiligheid voor de fietsers te vergroten zijn de volgende maatregelen voorzien in het plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verlagen van de maximumsnelheid op de kruispunten met fietsoversteken;</li> <li>- aanbrengen van plateaus ter hoogte van de kruispunten om het verkeer af te remmen;</li> <li>- verbreden van de fietspaden, passend bij de richtlijnen van de provincie Utrecht;</li> <li>- aanbrengen van geleiderail tussen fietspad of parallelweg en de hoofdrijbaan van de N201.</li> </ul>
29	Oversteekbaarheid	Oversteekbaarheid N201 verbeteren.	De inrichting van de weg en de ligging van de woningen en bedrijven aan de zuidzijde van de N201 maakt het lastig om de toegankelijkheid tot de percelen te verbeteren. We begrijpen de zorgen over de verkeersveiligheid tijdens het oversteken van de N201 heel goed. Het is echter niet realistisch om voor elke individuele woning of bedrijf passende maatregelen te nemen om de oversteekbaarheid te verbeteren. Ter hoogte van het perceel van Profile, Börger en de woningen Provincialeweg 13-17 ligt een uitvoegstrook voor links afslaand verkeer. Deze blijft in de toekomstige situatie behouden. Voor het perceel (Provincialeweg 13/15/17) ten oosten van Profile en het woonhuis (Provincialeweg 15) tussen Profile en Börger is het helaas niet mogelijk een langere uitvoegstrook te realiseren dan nu aanwezig is en binnen de beschikbare ruimte. Het wegprofiel en de ligging van de woningen/perceelgrenzen maakt het niet mogelijk een parallelweg/fietspad aan de zuidzijde van de N201 te realiseren.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
30	Aansluiting	Kan de aansluiting van de N201 bij Vinkeveen worden verplaatst of anders worden ingericht?	<p>In de huidige situatie zijn er twee ontsluitingen voor Vinkeveen Centrum. De eerste is via de ongelijkvloerse aansluiting op de N201 bij de Herenweg, de tweede is de aansluiting op de N212 via de Mijdrechtse Dwarsweg. Via de ingekomen reacties zijn er suggesties binnengekomen voor alternatieve aansluitingen van de N201 naar Vinkeveen. Alternatieve aansluitingen zijn niet onderzocht. Het volledig herinrichten en/of verplaatsen van de aansluiting van de N201 bij Vinkeveen past niet bij de projectopdracht vanuit Provinciale Staten. Ook vanuit de gemeente De Ronde Venen zijn hier geen concrete verzoeken voor ontvangen. De bestaande aansluitingen blijven gehandhaafd, waarbij in de uitwerking van de plannen voor Toekomst N201 wordt afgestemd op de plannen voor de gemeentelijke wegen, waaronder de plannen van De Ronde Venen voor een betere verkeerscirculatie in Vinkeveen.</p> <p>Om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij Vinkeveen te vergroten, worden de volgende maatregelen genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verlengen toe- en afritten;</li> <li>- aanpassen markering op de afritten en duidelijker aangeven van het snelheidsregime en binnenrijden van de bebouwde kom;</li> <li>- aanbrengen middengeleider tussen de rijstroken ter hoogte van de op- en afritten;</li> <li>- geluidsmaatregelen;</li> <li>- aanpassingen aan de inrichting onder het viaduct van de Herenweg, t.b.v. sociale veiligheid.</li> </ul>
31	Geleiderails en middengeleider	Toepassen van geleiderails en/of middengeleider is niet altijd wenselijk vanwege o.a. uitwijkmogelijkheden en bereikbaarheid hulpdiensten.	In het ontwerp van de geleiderails en middengeleider wordt rekening gehouden met de eisen van de hulpdiensten. Er worden calamiteitendoorsteken en/of omleidingsroutes gerealiseerd.
32	Fietsers Herenweg	Aandacht voor veiligheid fietsers op Herenweg.	De inrichting van de Herenweg valt buiten de scope van het project Toekomst N201. Uw zorg is doorgegeven aan de gemeente Ronde Venen.
33	Viaduct Herenweg	Kan het viaduct van de N201 bij de Herenweg in Vinkeveen verhoogd worden?	<p>In het onderzoek is naast de andere maatregelen gekeken naar de mogelijkheden om het viaduct te verhogen.</p> <p>Omdat vrachtverkeer veelal niet onder het viaduct door kan in verband met de beperkte hoogte wordt soms gebruik gemaakt van de toe- en afritten en keerbewegingen op het viaduct van de N201 om aan de andere kant van het viaduct te komen. Dit resulteert in gevaarlijke en onwenselijke situaties. Op het viaduct ter hoogte van de toe- en afritten wordt een middengeleider aangebracht tussen de rijstroken. Hierdoor wordt het voor (vracht)verkeer onmogelijk om te keren op het viaduct van de N201.</p>

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			De kosten voor het vervangen en verhogen van het viaduct liggen hoog. Bovendien kan vrachtverkeer Vinkeveen ook via de N212 bereiken en wordt met de huidige inrichting ongewenste verkeersbewegingen van vrachtwagens door het dorp voorkomen. De gemeente De Ronde Venen wil ook geen verhoging van de doorrijhoogte van het viaduct, om te voorkomen dat zwaar vrachtverkeer door de Herenweg komt te rijden.
<b>WEGVAK VINKEVEENSE PLASSEN</b>			
34	Verlichting	Komt er straatverlichting langs de N201 tussen Vinkeveen en A2 aansluiting?	Er is hier geen verlichting gepland met het oog op de aanwezige natuur.
<b>DEMMERIKSEBRUG</b>			
35	Ontwerp nieuwe brug	Wat wordt het ontwerp voor de Demmeriksebrug. Houdt hierbij o.a. rekening met de breedte van de rijbanen, fietsvoorzieningen, doorvaart voor recreatieverkeer.	De reconstructie van de Demmeriksebrug wordt in een apart project van de provincie Utrecht opgepakt. In het project Demmeriksebrug wordt nog een afweging gemaakt tussen een vaste brug of beweegbare brug. In het ontwerpproces zijn diverse ontwerpen onderzocht waarbij rekening wordt gehouden met aansluiting op de rijstrookbreedte voor wegverkeer op de rest van de N201. Doel is om een veiligere afstand te realiseren tussen fietsstrook en wegverkeer.
36	Planning	Wat is de planning voor de vervanging van de Demmeriksebrug	De reconstructie van de Demmeriksebrug wordt in een apart project van de provincie Utrecht opgepakt in de periode 2026-2029. Zodra de exacte planning bekend is, wordt dit via de website van de provincie Utrecht gepubliceerd.
<b>AANSLUITING A2</b>			
37	Vormgeving aansluiting A2	De doorstroming op de kruispunten bij de aansluiting A2 is slecht. Waarom is gekozen voor deze oplossing en niet voor andere maatregelen?	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 Loenersloot (oostzijde) in samenhang is onderzocht. Modelberekeningen van de capaciteit en doorstroming op het kruispunt hebben aangetoond dat de wachttijden voor het kruispunt A2-west te hoog zijn. Ook blijkt dat niet al het verkeer op de kruising binnen één groentijd kan worden afgewikkeld. Tevens is er veel terugslag van de kruispunten Loenersloot/N402. Aan de hand van berekening van de knelpunten en effecten van de maatregelen is vastgesteld dat met de volgende maatregelen de verkeersveiligheid en doorstroming op het knelpunt kan worden opgelost: - reduceren van de snelheid naar 60 km/u op beide kruispunten van de aansluiting met de A2 en het tussenliggende wegvak; - vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- iVRI's) op beide kruispunten van de aansluiting met de A2. De hoeveelheid verkeer op de N201 en vanuit de A2 vraagt om afwikkeling met een verkeerslicht;</li> <li>- toevoegen van een extra opstelstrook voor links afslaand verkeer vanuit de A2 op de oostelijke kruising. Deze extra opstelstrook zorgt voor meer bufferruimte, wat zorgt voor minder terugslag op de A2. Daarnaast zorgt de extra rijstrook voor meer capaciteit bij het afrijden vanaf het verkeerslicht.</li> <li>- de vormgeving op de westelijke kruising met 1 rijstrook voor rechtsaf en twee rijstroken voor linksaf blijft gehandhaafd.</li> <li>- Aanpakken van de kruispunten Loenersloot en N402 waardoor de capaciteit sterk toeneemt en de wachtrijen niet meer terugslaan tot de kruispunten bij de A2.</li> </ul> <p>Kruispunten met verkeerslichten worden beoordeeld op hun doorstroming. Er is afgesproken dat een kruispunt niet goed functioneert als de totale cyclustijd (de tijd die nodig is om alle richtingen 1x groen te geven) boven de 2 minuten komt of wanneer niet meer al het verkeer binnen 1 groenfase afgewikkeld kan worden. Met de maatregelen die getroffen worden op de kruispunten van N201-A2, bij Loenersloot en de N402 laat onze simulatie zien dat de doorstroming bij deze kruispunten weer gaat voldoen aan de eisen.</p> <p>Het kan nog wel voorkomen dat een file op de A2 ervoor kan zorgen dat die terugslaat tot op de N201. Dit is een probleem wat niet op de N201 opgepakt kan worden.</p>
38	Fietstunnel bij A2	Waarom is op deze locatie geen fietstunnel toegepast?	<p>In de vorige fase van het project waren op een aantal locaties van het tracé fietstunnels voorzien. Vanuit Provinciale Staten is de opdracht gekomen om het maatregelenpakket te heroverwegen en een kosteneffectiever pakket samen te stellen met meer nadruk op veiligheid en leefbaarheid. Vanuit deze analyse is besloten om de relatief dure constructies die nodig zijn voor het aanleggen van de fietstunnels uit het pakket te halen. Om de verkeersveiligheid voor de fietsers te vergroten zijn de volgende maatregelen voorzien in het plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verlagen van de maximumsnelheid op de kruispunten met fietsoversteken;</li> <li>- aanbrengen van plateaus ter hoogte van de kruispunten om het verkeer af te remmen;</li> <li>- verbreden van de fietspaden, passend bij de geldende normen en richtlijnen van de provincie Utrecht;</li> <li>- aanbrengen van geleiderail tussen fietspad of parallelweg en de hoofdrijbaan van de N201.</li> </ul>

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			Bij de aansluiting van de A2 waren ook in de vorige fase geen fietstunnels voorzien, omdat de fietsoversteken ook voor landbouwverkeer toegankelijk moeten blijven.
39	Maximumsnelheid 80 km/u	80 km/u handhaven op kruispunten aansluiting A2 (i.v.m. niet aanwezig zijn fietsers).	Op het kruispunt met de aansluiting van de A2 bevindt zich een fietsoversteek bij de toegen afritten van de A2. Het fietspad loopt hier parallel aan de N201. Gezien de grote verkeersstroom vanaf de A2 is het hier wel wenselijk om de snelheid te verlagen naar 60 km/u. In de huidige situatie is de maximumsnelheid rondom de aansluiting met de A2 70 km/u. Door dit naar 60 km/u te brengen sluit het beter aan bij de geldende snelheden op de N201.
40	Voetpad	Ontbrekende voetpaden bij A2	Bij de bushalte bij het carpoolterrein van de A2 bevindt zich een voetpad naar de kruising met de N201. Het kruispunt heeft een voetgangersoversteek en voetpad richting het Event Centre Vinkeveen. Ook hier geldt dat het aantal voetgangers in de andere richtingen dusdanig laag is, dat lopen op het fietspad acceptabel is.

#### LOENERSLOOT

41	Verkeerslichten	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lang wachttijden vanaf de zijwegen, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaan rijstrook, korte oversteektijden voor fietsers/voetgangers, koppeling met brugopeningen etc..	<p>Het kruispunt kan in zijn huidige vorm het verkeer niet goed verwerken omdat het te weinig opstelstroken heeft; met andere woorden, dit kruispunt is oververzadigd. Bij oververzadiging wordt zo goed mogelijk gekozen welke nadelen minder erg zijn en daar worden de verkeerslichten op afgesteld. De N201 heeft een hogere prioriteit dan het verkeer van de zijwegen en daardoor zal het verkeer op de zijwegen vaker en langer wachten dan het doorgaande verkeer.</p> <p>Het verdubbelen van de rechtdoor rijstroken op de N201 bij Loenersloot zal zorgen voor een betere doorstroming op de N201, minder hinder en meer tijd voor de zijwegen.</p> <p>Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. Daarbij worden de voorziene fiets- en voetgangersoversteken en de brugopeningen meegenomen. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en welke lengte opstelstrook nodig is voor de (in de toekomst verwachte) hoeveel verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast. Bij Loenersloot wordt de lengte van de opstelstrook vanaf de ARK-brug rechtsaf naar Loenersloot verlengd.</p> <p>Ook is gevraagd om het realiseren van een vrije rechtsaffer (zonder verkeerslicht), dit is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk. Het verkeerslicht wordt zo ingesteld, dat als er geen kruisend verkeer is het verkeerslicht op groen staat. Met de instelling van de</p>
----	-----------------	---	---

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			verkeerslichten wordt rekening gehouden met het aanbod op de aantakende wegen, o.a. Rijksstraatweg, zodat ook hier geen lange wachtrijen ontstaan.
42	Fietstunnel onderhoud	Verbeteren van de fietstunnel onder de N201 bij Loenersloot.	<p>Het verbeteren van de sociale veiligheid van de tunnel onder de N201 maakt deel uit van het maatregelenpakket. Dit houdt in dat de inrichting van de tunnel o.a. netter wordt en betere verlichting krijgt. De exacte uitwerking hiervan maakt deel uit van de volgende fasen van het project. De mogelijkheden voor daglichttoetreding, ook bij verlenging van de tunnel, maken deel uit van het nader uit te voeren onderzoek.</p> <p>De tunnel wordt niet geschikt gemaakt voor personenauto's. Gezien de locatie van de tunnel en de veiligheid van de fietsers en voetgangers die gebruik maken van de tunnel is dit niet wenselijk. Nut en noodzaak in relatie tot de kosten wegen niet tegen elkaar op. Wij begrijpen de zorg omtrent de scherpe bocht om de tunnel in te rijden. De verwachting is dat deze zorg niet voor alle fietsers geldt, de situatie is vergelijkbaar met andere locaties. De ruimte om de situatie te wijzigen is beperkt en de te maken kosten voor een aanpassing zijn hoog in verhouding tot de baten. Aanpassen van de situatie past niet bij de opdracht vanuit de provincie Utrecht voor een kosteneffectiever pakket aan maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de N201 te verbeteren.</p> <p>In september 2022 is een schouw gepland met de Fietsersbond en de gemeente Stichtse Vecht om o.a. de gewenste aanpassingen aan de tunnel nader te bespreken.</p>
43	Maximumsnelheid 80 km/u	80 km/u handhaven op kruispunt Loenersloot (i.v.m. niet aanwezig zijn fietsers).	Op de kruising van de N201 met de Rijksstraatweg zitten inderdaad geen fietsoversteken. Gezien de ligging van dit kruispunt in een bocht, het hoogteverschil in de weg als gevolg van de ARK-brug en de nabijgelegen woningen is een snelheid van 60 km/u ter hoogte van dit kruispunt passend vanuit verkeersveiligheids- en leefbaarheidsoogpunt.
44	Voetpad	Ontbrekende voetpaden bij Rijksstraatweg	Vanaf de bushalte langs de Rijksstraatweg richting Loenersloot bevindt zich een voetpad. Gezien de kleine hoeveelheid voetgangers die vanaf de bushalte naar het zuiden lopen, is het acceptabel als deze gebruik maken van het fietspad.
45	Luchtkwaliteit	Zorgen over uitlaatgassen, fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van samenvoegen verkeer van 2 naar 1 rijstrook	Wij begrijpen uw zorg voor uitlaatgassen, fijnstof en geluidsoverlast. De nieuwe inrichting van de N201 met 2 rijstroken ter hoogte van de kruispunten verbetert de doorstroming van het verkeer en zorgt voor minder files op de N201. Daarmee heeft de nieuwe inrichting een positief effect op de luchtkwaliteit en vermindert de geluidsoverlast. Op locaties waar de geluidsbelasting de landelijke grenswaarden overschrijdt worden maatregelen genomen om de geluidsoverlast te beperken.

#### KRUISING N402

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
46	Verkeerslichten	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lange wachttijden vanaf de zijweg, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaande rijstrook, etc.	Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en welke lengte de opstelstrook moet hebben voor de (in de toekomst verwachte) hoeveel verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast.
47	Vrije busbaan	Hoe zit het hier met de bus die nu 'apart' linksaf kan. Past dat met de middengeleider?	Het busvervoer blijft doorgang vinden en de aparte afslag linksaf voor de bus blijft bestaan. Hier wordt in de inpassing van het ontwerp rekening mee gehouden.

#### VREELAND

48	Verkeerslichten kruispunt Singel	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lang wachttijden vanaf de zijwegen, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaande rijstrook, korte oversteektijden voor fietsers/voetgangers, koppeling met brugopeningen etc.	<p>Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. Daarbij worden de voorziene fiets- en voetgangersoversteken en de brugopeningen meegenomen. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en welke lengte de opstelstrook moet hebben voor de (in de toekomst verwachte) hoeveel verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast.</p> <p>De huidige lengte van de opstelstroken op het kruispunt N201-Singel blijft gehandhaafd. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en benodigd ruimtebeslag is het niet wenselijk de opstelstroken enkel voor de situatie tijdens een brugopening op drukke momenten te verlengen. De brugopeningen worden beter afgesteld op de spitsperiode waardoor blokkade voor verkeer richting Vreeland (via de Singel) zoveel als mogelijk wordt voorkomen.</p> <p>Op de kruising van de Singel wordt de fietsoversteek verplaatst van de westzijde naar de oostzijde. Er wordt geen voetgangersoversteek gefaciliteerd op deze kruising. Het betreft geen logische locatie voor een voetgangersroute, het aantal overstekende voetgangers op deze locatie is beperkt. Voetgangers worden geleid via de tunnel bij de Lindengracht.</p>
49	Verkeerslichten kruispunt Raadhuislaan	De instelling van de verkeerslichten en lengte van de opstelstroken passen niet bij de verkeersvraag: lange wachttijden vanaf de zijwegen, korte groentijden, niet kunnen bereiken van afslaande rijstrook, korte oversteektijden voor	<p>Het vernieuwen en opnieuw inregelen van de verkeerslichten (met intelligente verkeerslichten - iVRI's) maakt deel uit van het maatregelenpakket. Daarbij worden de voorziene fiets- en voetgangersoversteken en de brugopeningen meegenomen. Ook is per rijrichting bepaald of een aparte rijstrook gewenst is en welke lengte de opstelstrook moet hebben voor de (in de toekomst verwachte) hoeveel verkeer. Hier zijn de ontwerpen op aangepast.</p> <p>De huidige lengte van de opstelstroken op het kruispunt N201-Raadhuislaan blijft</p>

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
		fietsers/voetgangers, koppeling met brugopeningen etc..	gehandhaafd. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en benodigd ruimtebeslag is het niet wenselijk de opstelstroken enkel voor de situatie tijdens een brugopening op drukke momenten te verlengen. De brugopeningen worden beter afgesteld op de spitsperiode waardoor blokkade voor verkeer richting het Sluisje zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Een aparte rechtsafstrook voor verkeer richting de Raadhuislaan is i.v.m. beschikbaar ruimtebeslag niet inpasbaar.
50	Vreelandbrug	De voegovergangen van de Vreelandbrug zorgen voor veel geluidsoverlast	In het kader van het project ToekomstN201 vinden geen reconstructiewerkzaamheden plaats aan de Vreelandbrug. Het onderhoud van de Vreelandbrug maakt deel van een onderhoudscontract van de provincie Utrecht. Uw zorgen over de geluidsoverlast zijn bekend bij de beheer & onderhoudsorganisatie van de provincie.
51	Voetpad Vreelandbrug	Voetpad aan zuidzijde Vreelandbrug	Voor inpassing van een voetpad op de brug is verbreding van het brugdek nodig. Dit past niet binnen de projectopdracht van Provinciale Staten. Vanuit de knelpuntanalyse is bereikbaarheid van voetgangers over de Vreelandbrug niet als knelpunt naar voren gekomen vanwege de aanwezigheid van een voetpad aan de noordzijde en een fietspad aan de zuidzijde.
52	Fietspad Singel	Aansluiting van het nieuwe fietspad langs de Singel op de Spoorlaan moet goed en veilig ingepast worden. O.a. rekening houden met groenstrook, vuilcontainers en veilige aansluiting op doorgaande routes.	Het nieuwe fietspad langs de Singel wordt ingepast aan de oostzijde van de Singel. Dit is vanuit ruimtelijke inpassing en fietsbewegingen de meest logische locatie. De inrichting van het fietspad en de aansluiting op de Spoorlaan betreft een raakvlak tussen de provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht. In de volgende fase wordt het ontwerp nader uitgewerkt, waarbij nauw wordt samengewerkt met de gemeente. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat brommers niet meer op het fietspad mogen rijden binnen de bebouwde kom.
53	Fietstunnel	Fietsstructuur fietstunnel Vreelandbrug niet veilig	Het verbeteren van de sociale veiligheid van de tunnel onder de N201 maakt deel uit van het maatregelenpakket. Dit houdt in dat de inrichting van de tunnel o.a. netter wordt en betere verlichting krijgt. De exacte uitwerking hiervan maakt deel uit van de volgende fasen van het project. Wij begrijpen de zorg omtrent de scherpe bocht en helling om de tunnel in te rijden. De verwachting is dat deze zorg niet voor alle fietsers geldt, de situatie is vergelijkbaar met andere locaties. De ruimte om de situatie te wijzigen is beperkt en de te maken kosten voor een aanpassing zijn hoog in verhouding tot de baten. Aanpassen van de situatie past niet bij de opdracht vanuit de provincie Utrecht voor een sober en doelmatig pakket aan maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de N201 te verbeteren.



Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
			In september 2022 is een schouw gepland met de gemeente Stichtse Vecht en de Fietsersbond om de gewenste aanpassingen aan de tunnel nader te bespreken.
54	Alternatief voor fietstunnel	Alternatief voor voetgangers- / fietstunnel aan westzijde Vreelandbrug	In de vorige fase van het project waren op een aantal locaties van het tracé fietstunnels voorzien. Vanuit Provinciale Staten is de opdracht gekomen om het maatregelenpakket te heroverwegen en een kleiner en goedkoper pakket samen te stellen. Vanuit deze analyse is besloten om de relatief dure constructies die nodig zijn voor het aanleggen van de fietstunnels uit het pakket te halen. Het inpassen van een onderdoorgang onder de Vreelandbrug voor voetgangers en/of fietsers is beschouwd. Vanwege benodigd ruimtebeslag om de onderdoorgang en toeleidende wegen in te passen blijkt dit alternatief niet realiseerbaar.
55	Geluid	Maximumsnelheid bij het Sluisje doortrekken tot hmp 70.4	Het doortrekken van de maximumsnelheid van 60 km/u tot aan hmp 70.4 kan niet worden toegepast, de snelheid op de N201 liggend in de Provincie Noord-Holland blijft 80 km/u. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk de snelheidslimiet aan te laten sluiten bij de weginrichting en het gebruik van de weg. Ter hoogte van hmp 70.4 bevindt de weg zich rond open gebied, hier past op een provinciale weg een maximumsnelheid van 80 km/u bij. Ter hoogte van het Sluisje zijn verkeersmaatregelen voorzien. In de volgende fase van het project wordt het vervolg geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek geeft inzicht in het type maatregelen en de exacte locaties van de maatregelen die toegepast gaan worden. Indien het onderzoek laat zien dat de maatregelen door dienen te lopen naar het oosten, over de provinciegrens heen, dan moeten hierover eerst afspraken worden gemaakt met de provincie Noord-Holland voordat deze gerealiseerd kunnen worden.
56	Haag	Haag ter hoogte van Sluisje behouden	In de volgende fase van het project wordt een ruimtelijk inpassingsplan opgesteld. Hierin wordt bekeken welke natuur- en landschapswaarden in het gebied worden aangetast door de reconstructie. Wettelijk is vastgesteld dat natuur en landschap dat wordt aangetast, gecompenseerd dient te worden. Ook wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om de waarden ten opzichte van de huidige situatie te verbeteren. Momenteel is nog niet bekend welke maatregelen dit gaan zijn. De wensen en aandachtspunten die zijn ingebracht worden meegenomen in het onderzoek. De intentie van het project is om de groene haag tussen het fietspad en de woningen aan het Sluisje te behouden. Het heggetje tussen de N201 en het fietspad wordt in ieder geval niet verhoogd i.v.m. de sociale veiligheid van de fietsers. Behoud van dit heggetje tussen N201 en fietspad is afhankelijk van de benodigde ruimte voor inpassing van de geleiderail en het fietspad en de samenhang met het ruimtelijke inpassingsplan. Dit wordt in de volgende fase opgepakt.

