



**Tauw**

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

## **Provincie Utrecht - N201 Toekomstvast (fase 1) 1.11 Memorandum Participatie**

**20 november 2018**

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Provincie Utrecht - N201 Toekomstvast (fase 1) 1.11 Memorandum Participatie
<b>Opdrachtgever</b>	Provincie Utrecht
<b>Projectleider</b>	Bart van Genugten
<b>Auteur(s)</b>	Dirk Sjoerdsma, Nick Warmelink
<b>Tweede lezer</b>	Joost de Jong
<b>Projectnummer</b>	1266400
<b>Aantal pagina's</b>	17
<b>Datum</b>	20 november 2018
<b>Handtekening</b>	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 24 824  
E [info.utrecht@tauw.com](mailto:info.utrecht@tauw.com)



## Inhoud

1	Inleiding .....	4
1.1	Aanleiding project.....	4
1.2	Beschrijving denkrichtingen .....	5
1.3	Leeswijzer .....	9
2	Samenvatting doorlopen omgevingsproces .....	9
2.1	Betrokkenheid stakeholders.....	9
2.2	Wikken en Wegen .....	10
2.3	Actief inbrengen van ideeën.....	11
2.4	Betrekken (hogere) overheden en samenwerkingsorganisaties .....	12
3	Samenvatting ontvangen vragen vanuit omgeving en antwoorden.....	12
3.1	Inleiding.....	12
3.2	Verkeer.....	12
3.2.1	Doorstroming.....	13
3.2.2	Sluipverkeer .....	13
3.2.3	Kruispunten en verkeerslichten.....	13
3.2.4	Hinder bij bruggen en kunstwerken .....	13
3.2.5	Veiligheid .....	14
3.3	Openbaar vervoer, fietsverbindingen en smart mobility.....	14
3.4	Geluid.....	15
3.5	Lucht .....	15
3.6	Natuur en landschap .....	16
3.7	Besluitvorming.....	16
3.8	Participatie .....	17
4	Vervolgproces .....	17
Bijlage 1 Lijst met ingekomen reacties		

## 1 Inleiding

De provinciale weg N201 is al jaren het grootste doorstromingsknelpunt in de provincie Utrecht. Vandaar dat er 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. De provincie heeft vier denkrichtingen geformuleerd voor de aanpak van de N201. In dit memorandum is een samenvatting van de 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. 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 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*

Dit memorandum geeft een samenvatting van het participatieproces.

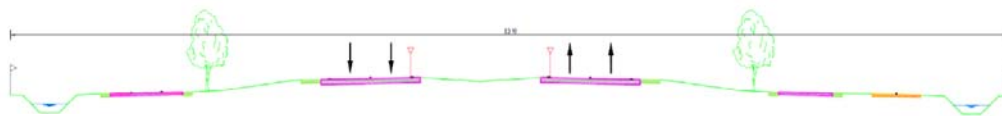
## 1.2 Beschrijving denkrichtingen

In deze paragraaf beschrijven we de vier gekozen denkrichtingen met de bijbehorende uitgangspunten.

### Denkrichting 1: 2x2 rijstroken met maximum snelheid 100 km/u



Figuur 1.2 Tracé van denkrichting 1.



Denkrichting 1 - Principe dwarsprofiel  
Regionale Stroomweg 2x2 100 km/u - ideale inrichting  
Schaal 1:200

Figuur 1.3 Principe dwarsprofiel van een autoweg

De N201 wordt tussen de A4 en de A27 opgewaardeerd tot een weg met 2 rijbanen met elke rijbaan 2 rijstroken (in het vervolg spreken we van 2x2 rijstroken) en een wettelijke maximumsnelheid van 100 km/u. In deze denkrichting krijgt het tracé de status van autoweg. Het aquaduct bij Amstelhoek wordt ook uitgevoerd als een weg met 2x2 rijstroken. Er komt een nieuwe wegverbinding tussen de N201 en de A27 ten zuiden van Hilversum. De S-bocht op de N201 bij de kern Mijdrecht wordt vanaf het aquaduct bij Amstelhoek gestrekt.

Op de N201 komen nieuwe (hoge) bruggen met 2x2 rijstroken, waardoor er geen brugopeningen noodzakelijk zijn. Alle aansluitingen met de N201 worden ongelijkvloers. Op de kruispunten met de toe- en afritten is modelmatig vooralsnog uitgegaan van voorrangskruispunten.

Er zijn in deze denkrichting geen aanpassingen meegenomen voor de aansluitingen van de N201 met de A4 en met de A2. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.



Figuur 1.4 Voorbeeld van een 2x2 autoweg (N50 Ens, bron: wegenwiki.nl)

**Denkrichting 2: 2x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u**



Figuur 1.5 Tracé van denkrichting 2



Denkrichting 2 - Principe dwarsprofiel  
Gebiedsontsluitingsweg wegtype I enkelbaansweg met 2x2 rijstrook  
Schaal 1:200

Figuur 1.6 Principe dwarsprofiel van een weg met geslotenverklaring

De capaciteit op de N201 wordt tussen het aquaduct Amstelhoek en de N402 vergroot door het realiseren van een weg met 2x2 rijstroken. De wettelijke maximum snelheid blijft 80 km/u. De N201 krijgt de status van weg met geslotenverklaring. Dat betekent dat langs het hele tracé een parallelweg komt. Het aquaduct bij Amstelhoek blijft 1x2 rijstroken. De S-bocht op de N201 bij Mijdrecht wordt gestrekt. Op de N201 komt een nieuwe hoge brug bij de Vinkeveense Plassen, waardoor hier geen brugopeningen meer noodzakelijk zijn. Op de kruispunten waar de N201 wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken zijn alleen de rechtdoorgaande stroken op de N201 ook uitgevoerd met 2 rijstroken per rijrichting. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.

### Denkrichting 3: 1x2 rijstroken met maximum snelheid 80 km/u en oplossen knelpunten



Figuur 1.7 Tracé van denkrichting 3

Op de N201 blijft de wettelijke maximum snelheid 80 km/u. De status van de weg blijft verder hetzelfde als in de huidige situatie. De S-bocht op de N201 bij Mijdrecht (Hofland) wordt gestrekt, waarbij de bochtafsnijding enkel bij Mijdrecht plaatsvindt en niet wordt doorgetrokken tot Uithoorn. Het aquaduct bij Amstelhoek blijft een rijbaan met 1x2 rijstroken. Op de kruispunten waar de N201 wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken zijn alleen de rechtdoorgaande stroken op de N201 ook uitgevoerd met 2 rijstroken per rijrichting. Er is in dit stadium van het onderzoek nog niet onderzocht welke kruispuntconfiguratie (aantal rijstroken per rijrichting) bij alle kruispunten noodzakelijk is.



Figuur 1.8 Voorbeeld van een 1x2 weg

#### Denkrichting 4: afwaarderen weg met fysieke wegafsluitingen



Figuur 1.9 Tracé van denkrichting 4

In denkrichting 4 blijft de N201 1x2 rijstroken houden. De enige aanpassing is dat de N201 fysiek wordt afgesloten bij het aquaduct Amstelhoek en tussen de N523 en Kortenhoef. Bij deze wegafsluitingen (zogenaamde 'knippen') kan het wegverkeer niet doorrijden. De status van de weg blijft verder hetzelfde als in de huidige situatie. De locaties van de 'knippen' zijn gekozen in de buurt van de provinciale grenzen. Op het oostelijke deel van de N201 is de 'knip' echter dichterbij Hilversum geplaatst om de verbinding met de N523 richting de A2 in stand te houden.





*Figuur 1.10 Voorbeelden van fysieke wegafsluitingen voor autoverkeer*

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat een samenvatting van het doorlopen omgevingsproces met uitgebreid aandacht voor de Wikken en Wegen-sessies. In hoofdstuk 3 worden de ontvangen reacties vanuit de omgeving gepresenteerd in de vorm van een samenvatting. In de bijlage zijn alle ingekomen reacties opgenomen, voorzien van een kort antwoord. Tot slot wordt er in hoofdstuk 4 een doorkijk gemaakt naar fase twee als vervolg op het hier beschreven participatieproces in fase één.

## 2 Samenvatting doorlopen omgevingsproces

Om te komen tot een goed eindresultaat is de omgeving actief betrokken. Vanaf mei 2017 hebben stakeholders meegedacht over de probleemanalyse en het verzamelen van ideeën en denkrichtingen voor oplossingen van de diverse knelpunten. Deze participatieve aanpak sluit aan bij het werken volgens de Omgevingswet en is voortgezet in deze integrale en gebiedsgerichte tracéstudie. Gelet op de tijdsplanning van de verkennende studie voor het richtinggevend besluit is voor dit proces de participatie op maat gemaakt

Het primaire doel is dat alle stakeholders kennis kunnen nemen van de problematiek en oplossingsrichtingen en actief hun ideeën in kunnen brengen op basis van de principes: Erkennen, Verrijken en Herkennen.

### 2.1 Betrokkenheid stakeholders

Het streven is dat alle stakeholders weten dat de Provincie Utrecht zich inzet om te komen tot een visie waarin de inbreng van belanghebbenden terugkomt. Zij zijn op de hoogte van de inhoud en de planning van het programma, begrijpen wat er gaat gebeuren en wat dit voor hen betekent. Alle informatie over het programma is vanuit één bron beschikbaar (provinciale website). De informatie is eenduidig en toegankelijk. Meedenk- en inspraakmomenten zijn tijdig gecommuniceerd, evenals eventuele afwijkingen van de planning. Ook de onderzoeksresultaten zijn via de website toegankelijk gemaakt.



Vanaf 2017 is actief invulling gegeven aan het betrekken van de stakeholders. Onderstaand een overzicht van de activiteiten

- November 2016–april 2017: Ontwikkelen programma-opdracht en reeds aanhaken belanghebbenden
- 1e Sessie Wikken en Wegen, wikken met interne beleidsmedewerkers (maart 2017)
- 2e Sessie Wikken en Wegen, wikken met externe publieke partijen (gemeenten / provincies / regio's in april 2017)
- 3e Sessie Wikken en Wegen wikken met private commerciële stakeholders (mei 2017):
- 30 mei 2017: Gedeputeerde Staten besluiten om de opdracht Programma Toekomst N201 vast te stellen en hiervoor € 1,2 miljoen beschikbaar te stellen. Randvoorwaarde bij dit besluit is de belangen bij stakeholders op te halen (in- en extern)
- 4e Sessie Wikken en Wegen (wikken met dorpsraden en wijkcomités) in juni 2017
- 5e Sessie Wikken en Wegen (overwegen met publieke partijen) in oktober 2017
- 6e Sessie Wikken en Wegen (overwegen met private partijen) in oktober 2017
- 7e en 8e sessie Wikken en Wegen (overwegen en inbreng van de bouwstenen met publieke en private partijen) in september 2018
- 9e Sessie Wikken en Wegen (Afronding, presentatie uitkomsten en discussie) in oktober 2018

In 2018 hebben leden van het projectteam daarnaast ook contact gehad met bewonersinitiatieven (Dorpsraad Loenen en Vreeland, Bewonerscollectief De Ronde Venen en InVinkeveen), ondernemers (VIB De Ronde Venen) en diverse bewoners.

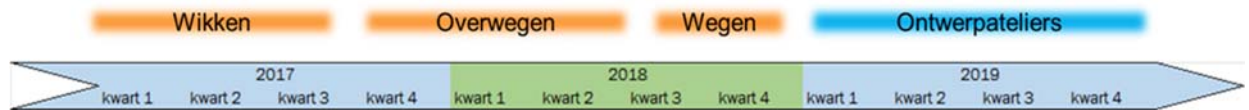
## 2.2 Wikken en Wegen

### Algemeen

Bij de aanpak en uitwerking van het programma Toekomst N201 is door de provincie de CROW methodiek van Wikken en Wegen gekozen ([www.wikken-wegen.nl](http://www.wikken-wegen.nl)). Wikken en Wegen is een door Decisio en Twynstra Gudde ontwikkelde procestool die is gestoeld op het gedachtegoed van de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA). Wikken en Wegen bestaat in de basis uit twee interactieve bijeenkomsten. In de werksessies zijn alle relevante stakeholders uitgenodigd. Het gaat hier om stakeholders die effecten ondervinden van het project. In een eerste bijeenkomst worden samen met belanghebbenden problemen verkend en oplossingen gezocht (het onderdeel Wikken). In de tweede bijeenkomst worden alle effecten, voor- en nadelen van verschillende oplossingsrichtingen op een rij gezet volgens de filosofie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (het onderdeel Wegen), waarna het aan de politiek is om een besluit te nemen.

### Aanpak wikken en wegen voor project N201 Toekomstvast

In de aanpak voor de N201 is er aan de Wikken en Wegen aanpak een tussenstap toegevoegd "Overwegen", waarin een verdieping van de probleemanalyse plaatsvindt en gezocht wordt naar een aantal realistische oplossingsrichtingen voor de toekomst van de N201. Vanwege de omvang en de complexiteit van de N201 is gekozen voor een uitgebreide en gefaseerde aanpak waarin er meerdere bijeenkomsten zijn gehouden om tot een succesvolle afronding van Wikken en Wegen te komen. De verslagen en uitkomsten van deze sessies zijn terug te vinden op de [projectwebsite voor de N201](#) van de provincie Utrecht.



In de eerste helft van 2017 zijn eerst vier Wikken sessies met belanghebbenden gehouden om de problematiek van de N201 te bediscussiëren en uit te diepen. De sessies bestonden naast een introductie en voorstelronde uit presentaties over a) aanleiding en knelpunten, b) Wikken en Wegen, c) een inventarisatie van de belangen en knelpunten, en tot slot d) het bespreken van een probleemaanscherping, het nul-alternatief en de oplossingsrichtingen. De vier sessies werden gehouden met achtereenvolgend (1) provinciale medewerkers, (2) overige overheden, zoals Provincie Noord-Holland, gemeenten langs de N201 en de Stadsregio Amsterdam, (3) bewoners(groepen) en (4) ondernemers en belangenorganisaties.

In navolging op de Wikken sessies zijn er in de tweede helft van 2017 (Over)wegen sessies georganiseerd voor twee samengestelde groepen (overheden en bewoners/bedrijfsleven). De oplossingsideeën uit de Wikken sessies zijn verzameld en gepresenteerd, waarna deze in de Overwegen sessies zijn besproken en overwogen. Deze sessies zijn (mede) aanleiding geweest om een aantal aanvullende onderzoeken uit te voeren in de periode januari-juli 2018. Het gaat om onderzoeken naar verkeer (onderzoek verkeersstromen (herkomst/bestemming), verkeersstudie (modellen) en probleemanalyse (wat zijn de knelpunten), potentie openbaar vervoer, potentie fiets en smart mobility. Onder regie van de Provincie, Decisio en Twynstra Gudde zijn er vervolgens op basis van de sessies en onderzoeken bouwstenen geformuleerd uit de verschillende ideeën. Tot slot zijn er in 2018 vier vervolgbijeenkomsten gehouden voor alle stakeholders. In de eerste twee bijeenkomsten (september) zijn de onderzoeksresultaten van de aanvullende studies gepresenteerd. Daarbij zijn er workshops gehouden over de vier denkrichtingen voor de N201. In deze workshops zijn de vier denkrichtingen voor de N201 door de stakeholders aangevuld met (wenselijke) bouwstenen op het gebied van bijvoorbeeld openbaar vervoer, natuur, landschappelijke inpassing en fietsmaatregelen.

In de laatste twee bijeenkomsten (november) zijn de voorlopige resultaten uit de onderzoeken die worden uitgevoerd naar de vier denkrichtingen (Nota Denkrichtingen en voorkeursvariant) en de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gepresenteerd. In beide bijeenkomsten zijn de deelnemers gevraagd om opnieuw mee te kijken en mee te denken.

## 2.3 Actief inbrengen van ideeën

Net na de zomervakantie van 2018 is een enquête online gezet via de website van de Provincie. De enquête is via social media (Facebook, Twitter) breed onder de aandacht gebracht van omwonenden en gebruikers van de N201. De enquête bevatte zes vragen met meerkeuze mogelijkheden en twee met een open vraag. Op de enquête is positief gereageerd met in totaal ruim 5.400 reacties. Van de respondenten woont 72% in de omgeving van de N201 en maakt 95% gebruik van de N201 (auto, OV, vrachtwagen).



Uit de enquête komt naar voren dat:

- 90% (van de deelnemers aan de enquête) vindt dat de N201 moet worden verbeterd
- 84% zelf problemen ervaart op de N201. Hierbij worden doorstroming (>90%) en het aanbod doorgaand verkeer (45%) als grootste problemen ervaren, gevolgd door verkeersveiligheid (28%) en problemen met zwaar vrachtverkeer (27%). Omgevingsaspecten, zoals geluid, lucht en aantasting natuur, scoorden respectievelijk 12%, 12% en 10% en bus- en fietsvoorzieningen 7% en 5%
- In de enquête is ook gelegenheid voor het inbrengen van eigen suggesties. 173 personen (4%) hebben aanvullende, vaak persoonlijke ervaringen ingebracht en 884 personen (16%) hebben andere aanvullende oplossingsmogelijkheden ingebracht

Naast het invullen van de enquête hebben belanghebbenden ook direct gereageerd via de (digitale) brievenbus.

Van de reacties zijn de meest voorkomende vragen samengevoegd in een Q&A lijst en van een antwoord of toelichting voorzien. Deze Q&A lijst is op de [projectsite](#) voor iedereen benaderbaar. Daarnaast is er een samenvatting gemaakt van alle ingekomen reacties, voorzien van een kort antwoord, die als bijlage bij dit memorandum is gevoegd. De hoofdlijnen van ingebrachte vragen en opmerkingen zijn in hoofdstuk 3 samengevat. Alle ingekomen vragen en reacties zijn opgenomen in het projectdossier en op aanvraag beschikbaar.

## 2.4 Betrekken (hogere) overheden en samenwerkingsorganisaties

Alle betrokken overheden en samenwerkingsorganisaties hebben deelgenomen aan de 1e sessie van Wikken en Wegen. Daarnaast nemen zij sinds september 2018 deel aan de ambtelijke en bestuurlijke stuurgroep van dit project. In deze stuurgroepen worden zij geïnformeerd, vindt afstemming plaats en hebben zij inbreng in het proces.

## 3 Samenvatting ontvangen vragen vanuit omgeving en antwoorden

### 3.1 Inleiding

De hoofdlijnen van ingebrachte vragen en opmerkingen zijn per hoofdthema met inleidende tekst in onderstaande paragrafen samengevat en van een antwoord voorzien. Een samenvatting van alle ingekomen reacties is als bijlage bij dit memorandum gevoegd.

### 3.2 Verkeer

Verkeer is een veel omvattend onderwerp. De vragen en opmerkingen over verkeer gaan hoofdzakelijk over doorstroming (filehinder), sluipverkeer (bovenlokaal en vrachtverkeer), kruispunten en verkeerslichten, hinder bij bruggen en 'kunstwerken'<sup>1</sup>. Daarnaast wordt veel aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Ook wordt de situatie rond de op- en afritten van de A2 veelvuldig genoemd. De oplossing hiervoor ligt echter bij Rijkswaterstaat.

<sup>1</sup> Zie voor een toelichting op deze term: <https://www.wegenwiki.nl/Kunstwerk>



### 3.2.1 Doorstroming

- Q: Er staat iedere dag file! Waarom verbreden jullie de weg niet gewoon?
- A: Het is bekend dat er tijdens de spits vaak en veel files staan en er vertraging is. Een file kan om meerdere redenen ontstaan. Daarom is het van belang eerst naar de oorzaak te kijken om de beste oplossing te vinden
- Q: De analyse is niet goed. Er wordt onvoldoende gekeken naar de oorzaken van de files. Verkeer nabij Vinkeveen stagneert vooral bij de aansluiting van de A2. In de namiddag nog specifiek richting Hilversum. Dosereren is ook een optie
- A: In fase 1 is de verkeerssituatie in de referentiesituatie in 2030<sup>2</sup> vergeleken met de vier denkrichtingen. Daarbij is gekeken naar verschillende oplossingen. Dosereren (smart mobility) valt daar ook onder

### 3.2.2 Sluipverkeer

- Q: Indruk is dat er veel vrachtverkeer van en naar de veiling rijdt
- A: Uit het onderzoek naar de bestemming en herkomst van het verkeer blijkt dat er veel vrachtverkeer over de N201 rijdt. Het percentage doorgaand vrachtverkeer vanuit Schiphol en de bloemenveilig is echter relatief beperkt. Het merendeel van het vrachtverkeer heeft een bestemming binnen de regio
- Q: Er komt veel verkeer vanaf Hilversum dat via de N201 naar de A2 rijdt. Dat is het grootste probleem op de N201, niet het woon-werkverkeer van/naar De Ronde Venen en Stichtse Vecht
- A: Dit wordt meegenomen in de verkeerskundige probleemanalyse in fase 1 en 2. Het verkeersonderzoek van maart 2018 geeft een beeld waar (vracht)auto's de N201 oprijden en waar ze de N201 verlaten. Op die manier ontstaat inzicht in het doorgaande- en bestemmingsverkeer

### 3.2.3 Kruispunten en verkeerslichten

- Q: De bereikbaarheid van en naar de N201 bij Loenersloot of Mijdrecht (en vooral de wijk Hofland) is slecht. Wordt er ook gekeken hoe dit kan worden verbeterd?
- A: In alle denkrichtingen wordt aandacht besteed aan oplossingen voor knelpunten zoals bij kruispunten of de bereikbaarheid. Ook de bereikbaarheid bij Loenersloot of Mijdrecht valt hieronder
- Q: De verkeerslichten veroorzaken de meeste files. Kunnen de verkeerslichten niet worden weggehaald en worden vervangen door rotondes?
- A: Na de keuze voor een voorkeursvariant zal in fase 2 per kruispunt gekeken worden wat de meest optimale oplossing is

### 3.2.4 Hinder bij bruggen en kunstwerken

- Q: De bruggen staan geregeld in de spits open. Kan dat niet anders of leg een aquaduct aan
- A: Dit knelpunt is bekend. Afhankelijk van de gekozen oplossing zal worden gekeken hoe deze situatie kan worden verbeterd. Dit wordt meegenomen in fase 2
- Q: De aansluiting bij Vinkeveen is gevaarlijk: het viaduct is te laag voor vrachtverkeer en de op- en afritten zijn te kort. Wanneer wordt dat aangepakt?

<sup>2</sup> De referentiesituatie is de huidige situatie van het plangebied en omgeving inclusief ontwikkelingen die hier plaatsvinden tot en met 2030, maar zonder dat de aanpak van de N201 is gerealiseerd.



- A: Naast de algemene doelstelling om de doorstroming op de N201 te verbeteren wil de provincie Utrecht de aansluiting van het dorp Vinkeveen op de N201 verbeteren door de op- en afritten van de N201 en het viaduct aan te passen. De maatregelen worden –samen met de gemeente De Ronde Venen- momenteel onderzocht. Het is nog niet bekend wanneer deze maatregelen worden uitgevoerd

### 3.2.5 Veiligheid

- Q: Ter hoogte van Vreeland is de snelheid voor een beperkt stuk teruggebracht tot 60 km/u. Dit zorgt voor opstopping vanaf Vreeland naar de A2. Het is onveilig om abrupt terug te gaan in snelheid. Bovendien is de situatie verwarrend
- A: Deze situatie zal in fase 2 bij de nieuwe inrichting van de weg verder worden uitgewerkt
- Q: Tractoren en ander langzaam verkeer zoals 45 km/u wagens veroorzaken problemen. Er ontstaat file en het is gevaarlijk (plotseling remmen). Dit gebeurt ook tijdens de spits. Waarom geen ventweg in combinatie met een fietspad?
- A: De oplossing voor het langzaam verkeer is afhankelijk van de voorkeursvariant die wordt gekozen. Dit wordt in fase 2 uitgewerkt
- Q: Structureel wordt er door rood gereden door verkeer uit Loenen op de kruising met de N201 ter hoogte van Vreeland
- A: In fase 2 zal afhankelijk van de gekozen variant de inrichting van de kruispunten worden onderzocht en indien noodzakelijk aangepast

### 3.3 Openbaar vervoer, fietsverbindingen en smart mobility

- Q: De vier “denkrichtingen” zijn vooral gericht op infrastructuur en te beperkt. Er is veel meer mogelijk. Alternatieve vormen van vervoer, water, fiets, ondergronds, rail en ruimtelijke ordening maatregelen zijn volop in ontwikkeling. Behalve in de provinciale benadering van de toekomst van de N201
- Q: Door alle files zijn de reistijden met het openbaar vervoer (bus) erg lang. Vanwege de file wil men de busverbinding niet meer van Vreeland naar Loenen laten rijden. Loenen is echter een belangrijke kern voor voorzieningen
- Q: Er is geen goede doorgaande verbinding voor fietsers, de huidige route is onaantrekkelijk, wegdek van het fietspad is slecht, fietsen moet worden gestimuleerd, de oversteek bij Mijdrecht is gevaarlijk
- A: Naast de infrastructuur (de fysieke weg) die in vier ruwe schetsontwerpen wordt verwerkt zijn nadrukkelijk ook aanvullende en/of alternatieve maatregelen in beeld, zoals openbaar vervoer, fietsvervoer en smart mobility. Dit is onderzocht, wordt deels al toegepast (smart mobility) en wordt verder uitgewerkt in fase 2



### 3.4 Geluid

In de huidige situatie is ook sprake van geluidsoverlast. De reacties gaan op drie zaken in: wordt de huidige situatie verbeterd, wordt het in de toekomst beter of slechter, krijgen we lelijke geluidsschermen?

- Q: Wordt er ook aandacht besteed aan de overlast die de weg geeft voor de mensen die daar wonen. Sommigen zijn er letterlijk ziek van. Wordt er ook iets gedaan aan de geluidsoverlast bij Vinkeveen of de overlast van de geluidswal die aan de kant van Kerkelanden is geplaatst. Het geluid klinkt hinderlijk door richting 's-Gravenland
- A: Dit is onderdeel van de onderzoeken in fase 1 en bij de uitwerking in fase 2 wordt dit ook meegenomen. Er zijn op dit moment nog geen concrete maatregelen in beeld. Wel zullen enkele pilots worden uitgevoerd bijvoorbeeld met zogenaamde diffractoren<sup>3</sup> om te kijken wat daar de effecten hiervan zijn
- Q: Ga bij beoordeling van geluid en luchtkwaliteit uit van de werkelijke lokale situatie, en niet van theoretische modellen. Het gebruikelijke werken met gemiddelden en theoretische modellen is volstrekt onvoldoende om de werkelijke lokale situatie, met een hoog aandeel vrachtverkeer, te beschrijven. Wij verwachten dat de provincie uitgaat van de feitelijk en toekomstige situatie en daar haar maatregelen op baseert. En tevens de gezondheid van de omwonenden gaat meewegen
- A: De gezondheid van de omwonenden heeft hoge prioriteit voor de provincie. De opgave voor het project N201 is een integrale aanpak waar de aspecten leefbaarheid (geluid, lucht etc.) een belangrijke rol hebben. Welke maatregelen kunnen worden toegepast is geheel afhankelijk van de oplossing die wordt gekozen en dit is pas in 2019 bekend

### 3.5 Lucht

Bij de reactie op het aspect luchtkwaliteit ligt de aandacht vooral op de eventuele gevolgen van een toename van het verkeer.

- Q: Door de verkeersgroei neemt ook de luchtkwaliteit rond het tracé van de N201 af. Wat wordt hieraan gedaan?
- A: Er zijn op dit moment nog geen maatregelen in beeld. Bij de afweging tussen de verschillende denkrichtingen worden de effecten voor luchtkwaliteit nadrukkelijk meegewogen
- Q: De luchtkwaliteit bij de (basis)school in Vreeland langs de N201 is slecht, zeker nu auto's vaak meer uitstoten dan officieel vastgesteld. Er is veel overlast van verkeer bij verkeerslichten (geluidsoverlast en luchtvervuiling)
- A: Er wordt in fase 1 en in fase 2 onderzoek verricht naar geluidsoverlast, stikstof en luchtkwaliteit (fijn stof). Om deze gevolgen in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de ontwerpen van de vier denkrichtingen en het dynamische verkeersmodel dat voor de N201 is opgesteld. Aan de hand van de uitkomsten van de onderzoeken wordt in fase 2 bepaald welke maatregelen nodig zijn om binnen de normen te blijven

<sup>3</sup> Zie voor een toelichting <https://www.wegenwiki.nl/Diffractor>



### 3.6 Natuur en landschap

Bij de reactie op het aspect natuur en landschap ligt de aandacht vooral op de mogelijk negatieve gevolgen. De reacties zijn sterk gerelateerd aan de verschillende denkrichtingen.

- Q: De N201 loopt door een mooi landschap en kwetsbare natuur. De aanleg van een 2 x 2 rijbaan (snelweg) maakt dat kapot!
- A: Het verbreden of vergroten van wegen heeft altijd invloed op natuur en landschap. In fase 1 wordt hier in alle denkrichtingen aandacht aan besteed. Een project als de N201 geeft daarnaast kansen om zelfs verbeteringen door te voeren voor natuur en landschap. Deze kansen en mogelijkheden worden bij elke denkrichting in beeld gebracht
- Q: Het leefklimaat van Vinkeveen wordt bij denkrichting 1 en 2 aangetast en het dorp wordt sterker dan nu in tweeën gesneden. De passage van de Vinkeveense Plassen met een verbrede weg zal zowel het landschap als de natuurhistorische waarden zeer ernstig aantasten. De fauna wordt ernstig geschaad. De geluidshinder door het toenemende verkeer zal ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de waterrecreatie. In beide gevallen is compensatie niet mogelijk. Slechts een ondergronds passeren van het plassengebied kan dit oplossen
- A: De gevolgen en oplossingen zijn sterk afhankelijk van de denkrichting die wordt gekozen. In fase 1 zijn al deze gevolgen in beeld gebracht en bepalen mede de voorkeursvariant. In fase 2 wordt deze voorkeursvariant nader uitgewerkt en in de ontwerpdelers kunnen alle betrokkenen daar actief aan mee werken

### 3.7 Besluitvorming

De vragen over de besluitvorming kunnen worden opgedeeld in verhelderende vragen ten aanzien van de wijze waarop het besluit tot stand komt (procedure) en reacties op de op de aangehouden doorlooptijd en welke informatie daarin wordt meegenomen (zorgvuldigheid).

- Q: Hoe verloopt de besluitvorming, wanneer en hoe worden de reacties en aanbevelingen uit de participatie verwerkt
- A: In fase 1 worden alle reacties en suggesties die in de afgelopen twee jaar zijn ontvangen, samengevoegd met de uitkomsten van de onderzoeken in een adviesnota over de vier denkrichtingen. In februari 2019 nemen Provinciale Staten op basis van de adviesnota een richtinggevend besluit. Daarbij wordt een voorkeursvariant gekozen voor verdere uitwerking. Deze gekozen variant wordt, samen met omgeving en stakeholders, in fase 2 verder uitgewerkt en Provinciale Staten nemen dan eind 2019 een definitief besluit.
- Q: In fase 1 is na de keuze voor de vier denkrichtingen maar een beperkte (korte tijd) beschikbaar waarin veel onderwerpen nog nader uit moeten worden gezocht. Gaat dit niet ten koste van de zorgvuldigheid?
- A: Fase 1 lijkt inderdaad kort omdat het alleen de periode aangeeft dat de onderzoeken worden uitgevoerd en de vier denkrichtingen worden uitgewerkt. In de adviesnota wordt ook alle informatie uit het voorliggende traject meegenomen, zoals de onderzoeken die begin 2018 zijn gedaan naar het verkeer (verkeersstromen, modellen, problemen, fiets, openbaar vervoer en smart mobility). Dit betekent dat er in fase 1 wel voldoende informatie beschikbaar is om een keuze te maken tussen de vier denkrichtingen. De gekozen denkrichting zal in fase 2 met omgeving en stakeholders zorgvuldig worden uitgewerkt tot een integraal ontwerp met aandacht voor alle relevante aspecten





### 3.8 Participatie

Het participatieproces is tot heden vooral gericht op het ophalen van informatie en knelpunten. De wijze waarom deze in de besluitvorming en het ontwerp wordt meegenomen is voor velen onduidelijk.

- Q: Hoe worden de uitkomsten van de sessies 'Wikken en Wegen' en de enquête meegenomen in de besluitvorming.
- A: Alle opmerkingen en ideeën die worden opgehaald, worden meegenomen- en gewogen in de plannen.
- Q: Hoe kan ik nu mijn ideeën nog inbrengen, hoe ziet de inspraak in er in fase 2 uit?
- A: De enquête is afgerond, 'Wikken en Wegen' eindigt in november 2018. Daarnaast is het altijd mogelijk om te reageren via de digitale brievenbus. U kunt ook ideeën of plannen kenbaar maken via pers, publiciteit of richting gemeente (gemeenteraad) of Provincie Utrecht (Provinciale Staten). In fase 2 worden ontwerpateliers gehouden om samen met omgeving en stakeholders de plannen meer in detail uit te werken. Alle onderzoeken en informatie die dan beschikbaar is/komt, wordt daarbij gedeeld met alle partijen.

## 4 Vervolgproces

Bewoners, belanghebbenden en organisaties zijn in het voortraject en tijdens fase 1 betrokken bij het participatietraject. De ingekomen reacties vanuit het participatietraject zijn verzameld en waar mogelijk verwerkt in de ontwikkeling van de denkrichtingen, in de MKBA light en de bouwstenen bij het MKBA light. De aangedragen onderwerpen zijn daar waar mogelijk meegenomen in de onderzoeken en in het advies over een voorkeursvariant.

Het vasthouden van het gecreëerde draagvlak en de betrokkenheid van de belanghebbenden is van belang voor een goede besluitvorming. Nadat Provinciale Staten begin 2019 hun keuze maken voor een voorkeursvariant worden daarna de omgeving en stakeholders weer actief betrokken in een gezamenlijk ontwerpproces. In de periode april tot juni 2019 vinden hiertoe ontwerpateliers plaats. Tijdens deze ontwerpateliers krijgen zij opnieuw de gelegenheid om mee te kijken en mee te denken over het ontwerp en dan vooral inzoomend op kruispunten enz. Doel is om in december 2019 te komen tot één voorkeursvariant voor besluitvorming door Provinciale Staten.



**Bijlage 1**

**Lijst met ingekomen reacties**