

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
Meerdere partijen stelden dezelfde vragen	1	De busbaan wordt opgeheven en gewijzigd in een parallelweg met fietsers. Voldoet de huidige breedte van de busbaan hieraan?	De breedte van de busbaan is te smal om direct als parallelweg in te zetten. In de plannen is daarom opgenomen dat de busbaan wordt verbreed naar de norm voor een parallelweg met aan beide zijden bermverharding. Daarnaast werken we de komende maanden de exacte inrichting uit middels nader onderzoek.
	2	Zitten in de voorgestelde bushalte-aanpassingen ook direct de aanpassingen voor minder validen?	Alle aan de N201 gelegen provinciale bushaltes zijn eerder al aangepast en nu al goed toegankelijk voor mindervalide reizigers. Indien provinciale bushaltes in het project verlegd of aangepast moeten worden dan worden ze opnieuw toegankelijk aangelegd. Voor de bushaltes aan gemeentelijke wegen (in o.a. Mijdrecht en Vinkeveen) heeft de provincie subsidie beschikbaar voor gemeenten om deze aan te passen en ook aan de toegankelijkheidseisen te kunnen laten voldoen. De gemeente De Ronde Venen heeft hiervoor ook al een subsidieaanvraag ingediend. Voor wat betreft de reisinformatie kan gemeld worden dat de drukkere haltes al zijn uitgerust met een dynamisch reizigers informatie paneel (DRIS). Deze zijn onlangs vervangen door nieuwe, beter afleesbare exemplaren. Deze zijn ook allemaal uitgerust met een drukknop voor slechtzienden waarmee de informatie gesproken wordt. Deze palen blijven gehandhaafd, ook bij eventuele herinrichting van de haltes. Haltes zonder DRIS hebben statische reisinformatie in de bushokjes of op de haltepaal.
	3	Wat is de impact op het Weidevogelgebied? En hoe wordt dit gemitigeerd of gecompenseerd?	Door het strekken van de bocht zal de N201 een randje van het weidevogelgebied overschrijden, zie afbeelding 1. In absolute zin is dit nadelig in vergelijking tot de huidige situatie. In relatieve zin valt dit mee, omdat het slechts de rand van het weidevogelgebied betreft. In de voorbereidingsfase moet bezien worden of en op welke manier deze impact gemitigeerd of gecompenseerd wordt. Onze inschatting is dat we dit goed kunnen oplossen. We compenseren in overleg met het agrarisch overleggremium.

Afbeelding 1: strekken van de bocht bij Mijdrecht i.r.t. weidevogelgebied.



	<p>4 Door strekken van de bocht wordt de nu directe bestaande fietsverbindingen richting Mijdrecht door de nieuwe N201 doorsneden. Hoe is het fietsverkeer richting Mijdrecht nu bedacht ?</p>	<p>Fietsverkeer vanuit Waverveen kan via de Poeldijk de nieuw aan te leggen parallelweg aan de noordzijde van de gestrekte N201 bereiken. Ook het Waverveensepad komt op deze parallelweg uit. Via de parallelweg kan het fietsverkeer bij de nieuwe kruising met de Veenweg de N201 oversteken en vervolgens via het bestaande fietspad langs de huidige (af te waarderen) N201 Mijdrecht bereiken. Enkele fietsafstanden worden korter maar sommigen ook langer. In het meest ongunstige geval ongeveer 1,5 km extra fietsafstand voor de fietsers vanaf het Waverveensepad. Het aantal fietsers dat hiervan last heeft, is zeer beperkt. Voor een aantal gebieden maakt de wijziging in reistijd niet veel uit of wordt de reistijd zelfs korter.</p>
--	--	--

Abbeelding 2: fietsroute voor en na strekken van de bocht bij Mijdrecht



5	<p>Hoeveel fietsverkeer is er vanuit Waverveen richting Mijdrecht? En hoeveel bij de Veenweg? Zijn beide onderdeel van een schoolfietsroute?</p>	<p>Het aantal fietsers vanuit Waverveen richting Mijdrecht is zeer beperkt. Het aantal fietsers bij het huidige kruispunt Veenweg is ook beperkt maar is wel onderdeel van een route voor schoolgaande kinderen. Het nieuwe kruispunt zal dit ook worden.</p>
6	<p>Kan er t.p.v. het Waverveensepad een voorziening, in de vorm van een tunnel of brug, worden opgenomen om een doorsteek mogelijk te maken bij strekken van de bocht?</p>	<p>Op deze specifieke locatie is een tunnel technisch niet mogelijk door de ligging van een grote leiding van Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK-leiding). Een brug zou eventueel tot de mogelijkheden behoren. De landschappelijke en ruimtelijke inpasbaarheid zijn wel belangrijke aandachtspunten hierbij. De hoogte van de fietsbrug zal ongeveer 4,5 meter zijn. Met een maximaal hellingspercentage van 4% voor de toeritten is het ruimtebeslag groot. Onderhoud van de WRK-leiding onder de fietsbrug zal zeer lastig zijn. Daarnaast is het Waverveensepad in de huidige en nieuwe situatie geen drukke fietsverbinding en er zijn voldoende alternatieven zoals het nieuwe kruispunt bij de Veenweg en de oversteek bij de Eerste Zijweg. Dat maakt dat een brug alleen de mensen dient die daar tussenin wonen én naar oost-Mijdrecht fietsen. Alle andere mensen hebben een goede alternatieve route zonder extra brug. De maatschappelijk kosten-baten voor een brug zijn negatief door de hoge kosten en het geringe aantal fietsers.</p>
7	<p>Behoort een tunnel bij de nieuwe kruising Veenweg nog tot de mogelijkheden?</p>	<p>Het realiseren van fietstunnels is niet kosteneffectief door het relatief lage aantal fietsers. In fase 2 was bij de nieuwe kruising Veenweg hierdoor ook geen fietstunnel voorzien. Daarnaast was het ook technisch</p>

			<p>lastig door de ligging van de WRK-leiding onder het kruispunt.</p> <p>Een eventuele fietstunnel bij 'het nieuwe kruispunt Veenweg' is in het huidige ontwerp fase 3 technisch wel een mogelijkheid. De verwachting is dat de afstand tot de WRK-leiding hier voldoende is om een fietstunnel te realiseren. Echter de kosten voor een fietstunnel bedragen op dit moment zo'n € 10 tot 12 miljoen. Er zijn locaties in de provincie Utrecht waar een dergelijke investering kosteneffectiever is doordat daar hogere fietsintensiteiten zijn.</p>
	8		
	9		
	10		
	11		