

## **VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 23 november 2022**

### Voorzitter:

Mevrouw M. de Jong

### Aanwezig:

De heer R.C.L. Strijk (gedeputeerde), mevrouw G. Bikker (CDA), de heer A. Donker (SGP), de heer H. Essabiri (DENK), mevrouw M. Hoek (50PLUS), de heer B. de Jager (VVD), de heer E. Kamp (D66), de heer D. Oude Wesselink (GroenLinks), de heer P. Overkleeft (D66), de heer R. van Reenen (50PLUS), de heer A. Van Schie (VVD), de heer T. Schipper (SP), de heer B. Veenstra (PvdA), de heer P. De Weerd (Partij voor de Dieren), mevrouw M. De Widt (D66), de heer H. Wolting (ChristenUnie).

### Van ambtelijke zijde aanwezig:

Dr. R. Poort (griffier), A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

---

## **1. Opening**

De voorzitter opent de openbare vergadering om 19.01 uur en heet de aanwezigen die fysiek of online de bijeenkomst bijwonen welkom. Dit betreft een extra bijeenkomst voor het onderwerp N201.

De agenda is ongewijzigd vastgesteld.

## **2. Inspraak**

De voorzitter geeft de procedure van de inspraak weer. De veertien sprekers krijgen ieder vijf minuten spreektijd. De commissieleden krijgen vervolgens de gelegenheid tot het stellen van vragen. Ter afsluiting krijgt de spreker de gelegenheid tot een slotwoord. De volgorde van de sprekers is op volgorde van aanmelding.

Mevrouw Prins spreekt in namens Dorpsraad Loenersloot. De inwoners van Loenersloot en de Dorpsstraat hebben in de loop van de jaren meermalen informatie en uitleg gekregen over de herinrichting van de N201 en de gekozen oplossingen. In de nu voorliggende plannen zijn de suggesties van de inwoners meegenomen. Toch zijn er nog vier punten van zorg.

- De snelheid, vooral op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. De inwoners pleiten voor zestig kilometer per uur op het hele traject van de N201 dat op het grondgebied van Stichtse Vecht ligt, inclusief de kruisingen aan weerszijden. Wethouder Wisseborn heeft dit ook gevraagd tijdens het bezoek van de provincie op 12 oktober 2022. De brug over het kanaal is smal. Vanaf de richting Vreeland is er geen uitzicht op het verkeersverloop naar de top. Juist daar is een snelheidsbeperking en zijn er verkeerslichten. Er hebben inmiddels verschillende kopstaartbotsingen plaatsgevonden als gevolg daarvan. Aan weerszijden bij Loenersloot is dat deel al in de plannen meegenomen, maar bij de N402 naar Loenen is het nog tachtig kilometer per uur. Het argument is dat dit een T-kruising is waarbij geen fietsers de N201 oversteken. Dit laatste geldt ook voor de bajonet-sluiting bij Loenersloot en de aansluiting met de Rijksweg A2, waar in beide gevallen wel voor zestig kilometer per uur is gekozen. Dezelfde aanpak bij de aansluiting met de N402 lijkt dan logisch. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede en zal geen effect hebben op de afwisseling van verkeersacties. Op de hele N402 wordt de snelheid volgend jaar zestig kilometer per uur, behalve het eerste stukje vanaf de N201. De reden hiervoor is dat auto's komende van de N201 dan tachtig kilometer per uur rijden en dit niet eerder met borden kan worden aangegeven. Wanneer op die kruising al zestig kilometer per uur geldt, is dat probleem opgelost.
- De voorgenomen geluidswerende maatregelen. In het memoriam geluid van TAUW en Goudappel Coffeng is te zien dat de geluidsbelasting in Loenersloot aanzienlijk is, zowel voor alle woonwijken ten westen van de kruising als voor de huizen aan de Binnenweg, vooral in de nabijheid van de oprit naar de brug. De geluidswerende maatregelen in de huidige plannen zijn beperkt. Volgens de beleidsmedewerkers zijn deze maatregelen nog niet volledig uitgewerkt. De inwoners vragen aandacht hiervoor en willen bij dit proces betrokken worden.

- De leefbaarheid. De inwoners willen een MER voor en na de aanpassing van de N201. De inwoners vrezen namelijk voor een verslechtering van de luchtkwaliteit door meer asfalt en het remmen en optrekken van de auto's.
- De regeling van de verkeerslichten bij Loenersloot. De afstelling van de verkeerslichten bij Loenersloot is de grootste ergernis van de bewoners. Vele malen is beloofd dat dit verbeterd zou worden. Inmiddels zijn er slimme verkeerslichten, maar deze werken niet goed. Dit heeft de provincie ook geconstateerd, maar volgens de leverancier is dit niet beter te regelen. Dit punt is echter zeer urgent en verdient een oplossing op korte termijn. De toegang tot de N201 vanuit Loenersloot is zowel van de noord- als van de zuidkant ernstig beperkt door de verkeerslichten. Bij de bewoners van Loenersloot is er enigszins begrip als het druk is op de N201, maar langdurig wachten in de avond en rond het middaguur voor een lege kruising zonder verkeer in aantocht leidt tot ergernis bij velen en tot burgerlijke ongehoorzaamheid bij enkelingen. De verkeersveiligheid is hiermee niet gediend.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Hoek vraagt of mevrouw Prins alleen de richting vanuit Amsterdam richting Loenen en Vreeland bedoelt of ook vanaf Vreeland naar de A2.

Mevrouw Prins antwoordt dat het gaat over de brug. Daar geldt nog tachtig kilometer per uur en daarna wordt het zestig kilometer per uur. Ook staan hier verkeerslichten. De automobilisten die over de brug gaan, zien daar niet dat de auto's voor hen gaan remmen. Dat resulteerde in het verleden tot veel kopstaartbotsingen.

Mevrouw Hoek benoemt dat automobilisten mogelijk extra gas geven om nog het groene verkeerslicht te halen en dat de inzet van een flitspaal dit zou kunnen voorkomen.

Mevrouw Prins antwoordt dat het de inwoners niet om de flitspaal gaat, maar wel dat de maximumsnelheid van tachtig naar zestig kilometer per uur gaat en automobilisten dus daarom hun snelheid minderen en dit niet altijd gezien wordt door het opvolgende verkeer.

De heer De Jager vraagt aan welk type geluidswering langs de N201 de bewoners van Loenersloot de voorkeur geven. Mevrouw Prins antwoordt dat de geluidswering bij Vreeland een goed idee is. De inwoners hebben met name de voorkeur voor een groene geluidswering. De provincie is hiervan op de hoogte.

De heer Van Reenen vraagt of de geluidswerende maatregelen nog steeds nodig zijn als de maximumsnelheid naar zestig kilometer per uur wordt bijgesteld.

Mevrouw Prins antwoordt dat dit nog nodig is. Nu zijn de geluidswerende maatregelen ingetekend tot de helft van de arken bijvoorbeeld. De inwoners willen graag dat de geluidswerende maatregelen voor alle arken worden ingezet. Uit het onderzoek blijkt dat de belasting daar heel hoog is. Hoger nog dan bij Vreeland en daar zijn al wel maatregelen getroffen. Daar gold al zestig kilometer per uur. Dat betekent dat ook bij zestig kilometer per uur geluidswerende maatregelen nodig zijn.

---

Mevrouw Timmers spreekt in namens Fietsersbond afdeling Stichtse Vecht en UFO (Utrechts Fiets Overleg).

In 2018 gaf de provincie opdracht voor een onderzoek naar het fietspotentieel rond de N201. Het rapport 3D liet zien dat het fietspotentieel op en rond de N201 groot is: 69% van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Uit het herkomst-bestemming-onderzoek blijkt dat de gebruikers van de N201 in merendeel een herkomst en of bestemming hebben nabij de weg. De hoeveelheid doorgaand verkeer is beperkt. Ook landelijk is dit beeld te zien: 60% van de werknemers woont binnen een straal van vijftien kilometer van het werk. Daar is grote winst te behalen, zowel voor de gezondheid als om de klimaatdoelen te halen. Een betere benutting van dit aanwezige fietspotentieel rond de N201 kan worden bereikt door de weg voor fietsers prettiger en veiliger in te richten.

Het budget voor maatregelen om knelpunten te verbeteren bedraagt in deze fase 3 95 miljoen euro. Hiervan is 8,1 miljoen euro beschikbaar voor fietsers. Als 69% van alle afgelegde afstanden korter is dan 7,5 kilometer, kan 69% van het budget van deze 95 miljoen worden besteed aan maatregelen die het fietsverkeer zullen bevorderen, zo stelt de inspreker. Daarmee kan het aanwezige fietspotentieel effectief worden benut. Deze maatregelen kunnen het voor de fiet-

ser – kinderen, ouderen, mensen die naar hun werk gaan of boodschappen doen – prettiger en veiliger maken. Maatregelen die ertoe leiden dat voor al die korte ritten de fiets de meest vanzelfsprekende keuze wordt. De inspreker pleit ervoor de maatregelen die in de vorige fase wel waren opgenomen en nu uit het pakket zijn verwijderd, te handhaven.

De inspreker sluit af met een citaat van de samensteller van de Bosatlas van de Duurzaamheid. “Het was een eyeopener voor me hoeveel fietsen kan bijdragen. Van alle autoritten in Nederland in een jaar zijn er 3,6 miljard korter dan 7,5 kilometer. Maken we die ritjes op de fiets, dan besparen we circa twee megaton CO<sub>2</sub> per jaar, vergelijkbaar met het aardgasvrij maken van anderhalf miljoen woningen: het kabinetsdoel tot 2030.”

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Kamp heeft de volgende vragen:

- Beogen Fietsersbond afdeling Stichtse Vecht en UFO de aanleg van fietstunnels, zoals die in het vorige plan waren opgenomen?
- Zijn de maatregelen die nu genomen zijn – bijvoorbeeld het oversteken met een tussenberm en het matigen van de snelheid – onvoldoende naar de mening van de inspreker?

Mevrouw Timmers bevestigt de eerste vraag. Het gaat eigenlijk om twee maatregelen die sowieso moeten gebeuren, omdat die volgens de regels al zijn vastgesteld. Deze betreffen de verbreding van de fietspaden en vangrails. In het vorige pakket waren fietstunnels opgenomen bij de hoofdweg Waverveen en bij de bocht Mijdrecht. Ook een groot knelpunt voor fietsers is de Demmerikse Brug. Deze wordt in deze plannen losgekoppeld van de maatregelen, zoals die zijn opgenomen. Het kan zelfs zo zijn dat de vervanging van de brug – deze is oud; de brug ligt pal naast een smal fietspadje – tot 2029 kan duren. De inspreker pleit ervoor terug te gaan naar de vorige plannen.

Mevrouw Bikker vraagt welke fietsmaatregelen de hoofdprioriteit hebben. Gaat dit met name om de twee tunnels of zijn er ook andere maatregelen nodig?

Mevrouw Timmers antwoordt dat de maatregelen, zoals voorgesteld tijdens de vorige fase, allemaal prioriteit hebben. Het gaat om het fietspad dat op de N201 ligt. Dit smalle fietspad gaat over de Demmerikse Brug. Vrachtwagens en auto's rijden vlak langs de fietsers daar. Deze brug is nu uit het pakket gehaald en komt in een ander circuit terecht. De inspreker is van mening dat dit te lang gaat duren.

De vragen die de heer Oude Wesselink wilde stellen, zijn inmiddels gesteld door D66 en het CDA. Dat geldt ook voor de heer Schipper.

De heer Veenstra vraagt in hoeverre de huidige plannen nog voldoen aan het Programma van Eisen.

Mevrouw Timmers antwoordt dat dat niet het geval is. Het beeld is nu dat het budget met name wordt besteed om de doorstroming te verbeteren. De inspreker benadrukt dat er gekeken moet worden naar het doel van de N201 – met name langzaam verkeerdeelnemers i.c. de aan- en omwonenden – en dat daar de inrichting– op aan moet sluiten.

De heer De Jager vraagt of de inspreker mee kan gaan in de argumentatie dat de aanleg van een fietstunnel in de huidige bocht bij Mijdrecht minder voor de hand ligt wanneer deze bocht, conform het statenvoorstel, wordt gestrekt?

Mevrouw Timmers is van mening dat de bewoners van Waverveen, Mijdrecht geraadpleegd moeten worden. Dat overleg zou veel intensiever gevoerd moeten worden. Waarschijnlijk zullen zij aangeven dat voor de veiligheid van de fietsers ook daar een tunnel nodig is.

Mevrouw Timmers benadrukt in haar slotwoord dat het noodzakelijk is dat de provincie in overleg gaat met de omwonenden, omdat zij aan kunnen geven wat er nodig is.

---

De heer Zevenhuizen is wethouder van de gemeente De Ronde Venen. De N201 is voor De Ronde Venen een cruciale verkeersader. Het is al jaren een groot knelpunt en vooral op het gebied van leefbaarheid en veiligheid zijn verbeteringen nodig. Er hebben de afgelopen jaren diverse ernstige ongelukken plaatsgevonden, waarvan enkelen met fietsers met dodelijke afloop. Bij Mijdrecht en Vinkeveen ligt de weg op zeer korte afstand van woningen, wat veel overlast veroorzaakt. Veel kruisingen, zijwegen en particuliere uitritten zorgen voor extra gevaar.

Dagelijks is te merken dat de doorstroming stagneert. Dit maakt Mijdrecht minder aantrekkelijk maakt voor wonen en werken. Om het voorzieningenniveau in De Ronde Venen minimaal op peil te houden is ontwikkeling van locaties voor wonen en bedrijven wenselijk. Voor die ontwikkeling is een goede bereikbaarheid noodzakelijk.

Er wordt al tientallen jaren over deze weg gesproken. In Noord-Holland – Aalsmeer en Uithoorn – is de weg volledig omgelegd en deels ondertunneld, wat op alle vlakken een enorme verbetering is. Voor het Utrechtse deel van de N201 nog het nog niet gelukt om de weg echt te verbeteren. Vorig jaar presenteerde de provincie een plan met maatregelen van Amstelhoek tot de A2, en verder de gemeente Stichtse Vecht in. Een belangrijk onderdeel daarvan was het strekken van de bocht op de N201 bij Mijdrecht. Omdat de kosten hiervan hoog zouden zijn, is geoordeeld dat de maatschappelijke baten niet opwogen tegen de totale kosten. Dit jaar werd naar aanleiding daarvan een zogeheten kosten-efficiënter maatregelenpakket gepresenteerd. Hoewel de gemeente begrip heeft voor de beperkte financiële mogelijkheden van de provincie, was het College daar zeer teleurgesteld over. Mede omdat het grootste knelpunt – de genoemde bocht bij Mijdrecht – daarin niet werd opgelost. Sterker nog, de voorgestelde verbreding van de bocht zou ten koste gaan van een aantal woningen en bedrijven die afgebroken zouden moeten worden. Op andere plekken zouden weg weer zeer dicht bij nog wel te handhaven woningen, een hotel en een bedrijf komen te liggen. Voor deze variant was en is geen enkel maatschappelijk draagvlak in de gemeente. Het handhaven van de al dan niet verbrede bocht levert geen duurzaam toekomstbestendig eindplaatje op. Dat betekent dat de gemeente ook de komende jaren zal pleiten voor echte verbeteringen aan de weg. De afgelopen maanden heeft er bestuurlijk en ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen provincie en gemeente. Er is een intensieve samenwerking tot stand gekomen. De gemeente waardeert dat de provincie alsnog bereid was om beide varianten voor het passeren van de bocht bij Mijdrecht – dus ook de variant met het strekken van de bocht – uit te werken. Het is gelukt om door aanpassingen in het ontwerp en het steeds scherper in beeld krijgen van de kosten het verschil in kosten tussen beide varianten steeds verder terug te dringen, zodanig dat nu verantwoord kan worden gekozen voor de meest optimale variant: het alsnog strekken van de bocht bij Mijdrecht. Namens de gemeente, de inwoners en de ondernemers dankt de inspreker voor het bereikte resultaat. Het strekken van de bocht levert voor velen voordelen op. De gemeente realiseert zich echter ook dat sommigen hiervan nadeel kunnen ondervinden. De inspreker vertrouwt erop dat de provincie en de gemeente gezamenlijk in overleg met die betrokkenen nadelen zoveel mogelijk kan beperken en dat op die manier een duurzame, veilige en leefbare N201 kan worden gerealiseerd.

Tot slot vraagt de inspreker aandacht voor de passage van N201 bij Vinkeveen. De extreem korte opritten daar leveren veel gevaarlijke situaties op. Er is nauwelijks gelegenheid om snelheid te maken en verantwoord in te voegen. Weggebruikers voegen met onvoldoende snelheid in of remmen juist op het laatste moment, waarop achteropkomend verkeer niet berekend is. In het eindrapport Maatregelenpakket Toekomst N201 is nu voorzien in oplevering van deze maatregelen bij Vinkeveen in 2029. De gemeente en de inwoners en bedrijven in Vinkeveen zouden heel graag zien dat juist met maatregelen bij Vinkeveen wordt gestart in plaats van geëindigd.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Hoek vraagt of het de bedoeling is de locatie Vinkeveen ten opzichte van Mijdrecht naar voren te halen. De heer Zevenhuizen pleit er niet voor om het om te draaien. Het College is er voorstander van om ook zo snel mogelijk de bocht te regelen. Wel vraagt de inspreker aandacht voor de opritten bij Vinkeveen en bij voorkeur om dit naar voren te halen, zich realiserend dat dit ook moet passen in de planning.

De heer Wolting concludeert dat als gevolg van deze plannen routeplanners automobilisten waarschijnlijk over de N201 zullen leiden wanneer zij van Vianen naar Schiphol rijden. Welke remmende maatregelen stelt de heer Zevenhuizen voor om dit te voorkomen?

De heer Zevenhuizen antwoordt dat het vooral de voorkeur heeft met openbaar vervoer naar Schiphol te reizen. Buiten dat het lastig is invloed uit te oefenen op hoe routeplanners de weg wijzen, geeft de inspreker aan dat met name het vrachtvervoer naar en van de bloemenveilig naar Aalsmeer in die zin vervelend is. Er is speciaal een weg aangelegd in Aalsmeer om het vrachtverkeer zo snel mogelijk naar de A9 te geleiden, naar de ring van Amsterdam, maar ook verkeer van Schiphol wat over N201 rijdt. Het College is in gesprek met de provincie om toch te kijken of er iets aan dit vrachtverkeer gedaan kan worden. Dit is een grotere prioriteit dan het personenvervoer. In het kader van ruimtelijke ordening heeft De Ronde Venen ook de bouw van drieduizend woningen in de planning. Bij deze projecten wordt ingezet op beperking van het autoverkeer. Er wordt ingezet op fietsgebruik. De gemeente is met de provincie in gesprek

over fietspaden door de gemeente heen. Maar ook zal het aantal parkeerplaatsen bij woonwijken worden beperkt. Ook gaat de gemeente aan de slag met deelauto's. Het doel is het wegverkeer naar en van de gemeente te beperken.

De heer Kamp dankt voor de complimenten. De heer Kamp welke nadelen de heer Zevenhuizen ziet aan het strekken van de bocht.

De heer Zevenhuizen antwoordt dat in eerdere plannen sprake was van verbreden. Dan zouden er meerdere woningen en een bedrijf afgebroken moeten worden. Door het anders gaan neerleggen, komt de bocht dicht bij een woning. Ook zal er hier en daar wat grond gebruikt moeten worden. Dat betekent dat er individueel nadelen zullen zijn. Het is zaak dat de gemeente en de provincie hier samen een goede oplossing voor vinden.

De heer Essabiri vraagt welke rol de heer Zevenhuizen ziet voor de provincie bij het mitigeren van de nadelige gevolgen van maatregelen.

De heer Zevenhuizen antwoordt dat er in overleg zal worden gewerkt aan een aanvaardbare oplossing. Op dit moment heeft het College zich nog niet in verdiept in dit traject, maar er kan gedacht worden aan een financiële tegemoetkoming of geluidsmaatregelen.

Mevrouw Bikker vraagt hoe de wethouder aankijkt tegen de fietstunnels indachtig onder andere het ongeluk wat dit voorjaar heeft plaatsgevonden.

De heer Zevenhuizen geeft aan de meerdere ongelukken die hebben plaatsgevonden verschrikkelijk te vinden. In eerdere plannen was er een tunnel onder de N201 bij Mijdrecht voorzien, maar door het strekken van de bocht vervalt die noodzaak. Dit gedeelte wordt dan namelijk een binnenstedelijke weg. Als de financiën oneindig zouden zijn, zou het College graag een fietstunnel zien bij Waverveen. Er is nu een verkeersinstallatie (VRI). Deze werkt goed. En als mensen zich daaraan houden, is dat veilig.

De heer De Weerd vraagt of de verkorte invoegstrook bij de kruising met de Herenweg is.

De heer Zevenhuizen bevestigt dit. Daar zit een tunnel. De N201 gaat wat omhoog en kruist dan de Herenweg erboven. Die in- en uitvoegstroken zijn bijzonder kort.

De heer De Weerd vraagt aanvullend of, in het geval van op het gehele traject de snelheid wordt verlaagd naar zestig kilometer per uur, het verlengen van de invoegstroken nog steeds noodzakelijk is.

De heer Zevenhuizen denkt dit zeker. De weg is heel druk. Dat zal niet veranderen als het zestig kilometer per uur wordt. Waarschijnlijk wordt het dan waarschijnlijk nog moeilijker om in te voegen, omdat dan de auto's nog dicht op elkaar gaan rijden en het daardoor waarschijnlijk ook drukker zal worden. Daarmee verandert de noodzaak voor de verlenging van die in- en uitvoegstroken niet.

De heer Donker vraagt of de inspreker tevreden is met de maatregelen die de provincie in Vinkeveen voorstelt.

De heer Zevenhuizen geeft aan tevreden te zijn met de maatregelen.

De heer Veenstra vraagt of de gemeente De Ronde Venen en de Fietsersbond afdeling Stichtse Vecht op één lijn zitten.

De heer Zevenhuizen geeft aan een tunnel bij Waverveen toe te juichen, maar hiervoor zijn middelen vanuit de provincie nodig. Bij Mijdrecht is de noodzaak voor ondertunneling verdwenen, zodra de bocht gestrekt wordt. Nu loopt de N201 binnen de gemeentegrenzen. Het tracé loopt dan op buiten de gemeente om. Dat betekent dan ook dat daar niemand meer hoeft over te stekken.

De heer Veenstra vraagt of er meer aan de veiligheid van fietsers gedaan moet worden i.c. dat er meer budget beschikbaar gesteld moet worden, zoals aangegeven door de Fietsersbond Stichtse Vecht.

De heer Zevenhuizen deelt deze mening, maar zet wel vraagtekens bij of deze maatregelen uit dit budget gehaald moeten worden. Er zijn namelijk meer budgetten. De gemeente is ook serieus in gesprek met de provincie over de fietsinfrastructuur. Daar zal de gemeente in investeren, maar de provincie wordt ook hulp gevraagd. Het is met name belangrijk dat de N201 verbetert, waardoor de veiligheid in De Ronde Venen toe zal nemen. Daar zitten voor een deel fietsmaatregelen in, maar dit is wat het College betreft niet het eind van de ontwikkelingen op fietsgebied. Hierbij moreert de inspreker aan wat hij eerder zou over de woningbouw in zijn gemeente.

De heer Zevenhuizen geeft in zijn slotwoord aan het op prijs te stellen dat er constructief overleg met de provincie plaatsvindt, zowel bestuurlijk als ambtelijk. De wethouder is blij met de uitkomsten hiervan.

---

De heer Prins spreekt in op persoonlijke titel. De inspreker woont in Loenersloot aan de Binnenweg. De verbinding tussen de A2 en de A1 is sinds het gereedkomen van de Gaasperdammertunnel verbeterd. De tijdsduur vanaf het kruispunt N201/A2 tot aan het knooppunt Eemnes is via deze tunnel nagenoeg gelijk aan die via de N201 en de Diependaalselaan in Hilversum. De N201 is een provinciale weg en heeft zodoende een regionale functie. Door het nog aanwezige sluipverkeer te stimuleren om ook via deze Gaasperdammertunnel te rijden, zouden de maatregelen aan de N201 bij Loenersloot voor een groot gedeelte achterwege kunnen blijven. Dit is te bereiken door vanaf de A2 tot aan de provinciegrens bij Vreeland in beide richtingen een snelheidslimiet van zestig kilometer per uur in te stellen. Door de wethouder van Stichtse Vecht is hier ook om gevraagd. Ook is er al een brede discussie op gang gekomen om op alle provinciale wegen deze snelheid in te voeren.

Bij de al in gang gezette aanpassing van de N402 naar zestig kilometer per uur zou er ook een probleem minder zijn en kan de snelheid van zestig kilometer per uur naadloos tot aan de N201 aansluiten. Het woon-werkverkeer op de N201 zal minder last hebben van verkeersdrukke tijdens de spits op deze weg. Bijkomend voordeel zou ook nog zijn dat de filevorming op de Diependaalselaan in Hilversum af zal nemen. De beleidsmakers hebben echter andere plannen. Het weggedeelte tussen de A2 en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal moet grondig aangepakt worden. Hoewel Rijkswaterstaat weigert de brug over het kanaal te verbreden, moet de brug over de Angstel met grenzende fietstunnel wel verbreed en verlengd worden om meerdere rijstroken aan te leggen. Ook het dijklichaam naar het kanaal toe zal verstevigd en verbreed moeten worden om plaats te gaan bieden aan extra rijstroken, geluidswerende maatregelen en een breder fietspad. Over de kosten van dit alles wordt nog niets losgelaten. Over de brug van het Amsterdam Rijnkanaal begint de zogenaamde langzame Vecht. In deze Vechtstreek zullen in de komende jaren maar mondjesmaat woningen gebouwd mogen worden, terwijl in Vinkeveen en tussen Wilnis en Mijdrecht nu al grootschalige woningbouw gerealiseerd wordt. Het is dan ook niet zo gek dat de capaciteit van de N201 tussen de N212, de Enschedeweg, en de A2 nu al niet meer toereikend is, terwijl er nog meer woningen op de planning staan. 's Morgens na 7.30 uur en 's middags na 16.00 uur staat het verkeer dan ook vast. Sluipverkeer door Portengen en De Waver, een Natura 2000-gebied, is het gevolg. De inspreker vraagt zich dan ook af of het kleinere budget wel op de juiste plaatsen besteed zal worden. Tussen augustus 2021 en november 2022 zijn de voorgestelde maatregelen heroverwogen en er zijn scherpere keuzes gemaakt door vier aspecten:

- Kosten. Afgezien van de kosten die nu al uitgegeven zijn aan onderzoeken, waarvan de uitkomst al bekend was of waar niets mee gedaan wordt, heeft de inspreker al aangegeven dat er onnodig geld op verkeerde plaatsen uitgegeven gaat worden.
- Effectiviteit. De inspreker citeert: "Bij de maatregelen moet nog kritischer worden gekeken naar nut en noodzaak. Het pakket moet een hogere maatschappelijke opbrengst hebben dan de eerder voorgestelde maatregelen." De inspreker interpreteert deze woorden als dat de provincie eerst maatregelen wilde nemen die geen nut hadden of niet noodzakelijk waren. Op dit moment willen de beleidsmakers bij Loenersloot nog steeds koste wat kost veel geld uitgeven.
- Verkeersveiligheid. Door twee rijstroken bij de verkeerslichten aan te leggen, wordt een soort van schijnveiligheid gecreëerd: niet harder mogen rijden dan zestig kilometer per uur, maar wel de mogelijkheid bieden om elkaar te passeren. Bovendien zullen als gevolg van het door rood rijden van automobilisten op de tweede baan in combinatie met de korte oprijtijd van maximaal drie auto's voor het kruisende verkeer ernstige ongevallen plaatsvinden. Het is daarmee niet de vraag of, maar wanneer er een dodelijk slachtoffer zal vallen.
- Leefbaarheid. Dit heeft een zwaardere afweging gekregen, maar nog steeds weigeren de beleidsmakers voor Loenersloot en MER te laten maken ten aanzien van fijnstof voor en geruime tijd na de werkzaamheden, zodat de omwonenden ook een gezonde leefomgeving hebben.

De inspreker pleit voor de volgende maatregelen:

- Het verlagen van de maximumsnelheid naar zestig kilometer per uur op de weg van de N201 vanaf de A2 tot aan de provinciegrens bij Vreeland.
- De weg tot aan Vreeland, dus ook bij de kruisingen, tweebaans te laten.
- Voldoende snelheidscontroles door middel van palen met flitskast, waarbij de camera's kunnen rouleren.
- Een MER uit te laten voeren.

- De slimme verkeerslichten goed afstemmen.
- Geluidswerende maatregelen voor Loenersloot en alle woonarken.

De inspreker sluit af met de oproep aan de provincie om haar beloftes na te komen en te voorkomen dat er verrassingen ontstaan bij de uitvoering.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Oude Wesselink dacht dat de inspreker er altijd voorstander van was om juist de weg eenbaans te houden. Dit blijkt niet uit zijn betoog. Klopt dit?

De heer Prins antwoordt dat het gaat om twee rijstroken.

De heer Prins geeft in zijn slotwoord aan het jammer te vinden dat de provincie zich vastgebeten heeft in dit stukje N201. Er worden geen woningen meer gebouwd over het Amsterdam-Rijnkanaal, omdat dit niet meer mag bij de langzame Vecht. Dat betekent wel dat daar nog steeds sluipverkeer is. Als deze weg met zestig kilometer per uur wordt ingericht, zal waarschijnlijk een groot deel van de automobilisten een andere route kiezen.

---

De heer Smit spreekt in namens het Dorpscomité InVinkeveen. In zijn inspraak reflecteert hij op het proces en het resultaat tot nu toe. De inspreker beperkt zich in zijn bijdrage tot het gedeelte wat in De Ronde Venen ligt. Dat is van het aquaduct bij Amstelhoek tot de A2. Het verkeersbeeld wat zich in dat deel voltrekt, wijkt af van hetgeen na de A2 plaatsvindt. De N201 is, in elk geval op dat deel, de drukste provinciale weg van de provincie Utrecht – en misschien wel van heel Nederland – met een buitengewoon groot aandeel doorgaand verkeer. De tellingen spreken van meer dan 70% doorgaand verkeer van wat er in Amstelhoek in komt en wat er bij de A2 afgaat. En daarbij is er ook veel vrachtverkeer. Normaal is 5% van het verkeer vrachtverkeer, op dit deel ligt dat aandeel boven de 20%. Dit heeft consequenties voor het geluid, de veiligheid en luchtvervuiling. Dat vrachtverkeer is uiteraard niet afkomstig uit De Ronde Venen, maar dit komt uit de regio Schiphol-Aalsmeer. De gevolgen zijn ook helder: voortdurend herrie, luchtverontreiniging en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit voor duizenden aanwonenden. De vraag is in hoeverre dit meetelt in de overwegingen van PS. De provincie Noord-Holland heeft nog niet zo lang geleden stevig geïnvesteerd in maatregelen om het verkeer via de rijkswegen A9 en A2 af te wikkelen. Daarbij zijn zeer ingrijpende maatregelen genomen om het verkeer buiten de kernen van Aalsmeer en Uithoorn te houden.

Enkele jaren geleden heeft de provincie Utrecht besloten dat het deel na het aquaduct – dus op het grondgebied van De Ronde Venen – zich zou beperken tot een tweebaansweg, omdat dat deel van de N201 vooral bedoeld was voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Het was duidelijk de bedoeling dat het doorgaande verkeer eraf ging, zodat de provinciale weg N201 nog geschikt zou zijn voor het lokale verkeer van De Ronde Venen. Dit is goed voor het bedrijfsleven onder andere.

Ook de recente keuze voor het strekken van de bocht vindt het dorpscomité buitengewoon verstandig. Helaas pakt de praktijk iets anders uit. PS heeft ingestemd met intelligente verkeerslichten, maar het gevolg is dat er grote groene golven ontstaan voor het doorgaande verkeer, ten koste van het kruisende verkeer, ten koste van de veiligheid van fietsers die over willen steken. Wat minstens net zo erg is: lange groene golven betekenen meer verkeer. En meer verkeer betekent onveilig en het betekent meer hinderen. Daarbij zijn op alle grote kruisingen, zowel bij Amstelhoek als bij de N212, de Enschedeweg, inhaalstroken gecreëerd. De inspreker noemt dit jakkerstroken, waar drie, vier automobilisten tegelijkertijd langzaam optrekkende vrachtwagens kunnen passeren. En dat bij het invoegen zo ongeveer iedereen van de weg gedrukt moet worden om ertussen te komen, is een detail.

Het verleggen van de stroom vrachtwagens van de regio Aalsmeer lukt maar beperkt. Tegelijkertijd worden er in die regio in hoog tempo logistieke centra bijgebouwd. Het effect op de verkeersdruk laat zich raden.

De provincie is in 2016 gestart met ambitieuze plannen voor de toekomst van de N201 – het dorpscomité was ook hoopvol – maar de conclusie is nu dat het een armzalig plan is geworden. De inspreker noemt in dit kader de provincie Noord-Holland als een goed voorbeeld. De inspreker vraagt de commissie:

- Goed te kijken naar niet alleen een paar knelpunten die moeten worden opgelost.
- De tijd van goed en goedkoop is allang voorbij. Het zijn wezenlijke, zeer lastige ruimtelijke vraagstukken.

- Het Dorpscomité In Vinkeveen denkt dat een tunnel langs Vinkeveen – deze is uit de huidige plannen gehaald – nog steeds een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid van een heel dorp.
- Het plaatsen van een aquaduct kan dienen als vervanging voor de Demmerikse Brug.
- Neem royale maatregelen tegen geluidshinder en luchtvervuiling. Er zijn op het ogenblik geen actuele metingen.
- Verlaag de maximumsnelheid van de totale N201 naar zestig kilometer per uur.

De commissie heeft geen vragen voor de heer Smit.

De heer Smit geeft in zijn slotwoord aan dat het buitengewoon mooi zou zijn als de provincie met de bewoners zou willen samenwerken en samen naar oplossingen zou zoeken: de bewoners hebben ook goede ideeën.

---

De heer Van Schaick spreekt in namens de bewoners van en bedrijven van Poeldijk 4, 6, 8a en 8b in Waverveen, Waverveense pad 1, 1a in Mijdrecht en namens de bewoners en bedrijven van de Eerste Zijweg 2, 2a, 3, 4, en 6. Al vele jaren wordt er over het aanpassen van de bocht op de N201 ter hoogte van Mijdrecht gesproken. Regelmatig zijn er de laatste jaren bijeenkomsten georganiseerd, waarin plannen werden gepresenteerd en waar omwonenden hun reactie achter konden laten. Eind mei 2022 werd door de provincie het plan gedeeld voor het aanpassen van de N201 ter hoogte van Mijdrecht. Het plan bestond uit verruiming van de bocht bij Mijdrecht, inclusief een oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van het tankstation Shell. De omwonenden reageerden hier redelijk positief op. Mijdrecht blijft hierdoor voor hen toegankelijk per fiets en auto, zonder al te veel om te rijden. Ook bleef met dit plan veel groen gespaard. Tot en met 23 juli 2022 was er tijd om via een online platform locatiegericht een vraag te stellen of een reactie te geven op de plannen. Omdat de plannen positief werden beoordeeld, hebben de bewoners nauwelijks vragen of reacties achtergelaten. Tijdens de toelichting op de geoptimaliseerde plannen op 7, 8 en 9 november bleken de plannen ten opzichte van die van mei drastisch te zijn veranderd. In plaats van verruiming van de bocht, is de bocht bij Mijdrecht ineens gestrekt. Dit is voor de omwonenden een heel ingrijpende wijziging. Er is nooit gemeld dat de plannen zo drastisch zouden wijzigen. Hoe is het mogelijk dat plannen zo kunnen wijzigen zonder dat de omwonenden daarin zijn meegenomen? In de nieuwe variant valt direct op dat een veel groter deel van de groene ruimte in beslag is genomen. Vergroening is zeker niet aan de orde. Het nieuwe traject gaat ook nog eens door de gebied waarin het voorjaar veel weidevogels broeden. Wordt hier wel rekening mee gehouden? Daarnaast zou het strekken van de bocht goedkoper zijn, maar hiervoor moet een geheel nieuwe weg met een nieuwe kruising aangelegd worden. Als er gekeken wordt naar de natuur en het financiële plaatje, lijkt dit de omwonenden niet de juiste keuze.

Als er gekozen wordt voor het strekken van de bocht, zijn er goedkopere en groenere manieren om dit te doen.

- Met de strekking van de bocht kan op een eenvoudige manier eerder aangesloten worden op de N201 ter hoogte van de Veenweg, zoals bij de eerste variant van twee jaar geleden. Dat betekent dat er geen nieuwe kruising gecreëerd hoeft te worden.
- Ook kan er op de N201 worden aangesloten tussen hotel Mijdrecht en het bedrijf De Haan. Hierdoor kan tot wel drie hectare groen – voornamelijk weidevogelland – bespaard worden.

Over deze twee opties is nu niet gesproken en, het eindrapport gelezen hebbend, ook niet over nagedacht, laat staan berekend. De omwonenden zouden hier graag tekst en uitleg over willen hebben.

Indien de nieuwe kruising namelijk alleen maar wordt aangelegd omdat bij andere opties de nieuwe weg over de hoofdwaterleiding wordt aangelegd, is het de vraag of het niet veel goedkoper is om de waterleiding een paar meter om te leggen in plaats van honderden meters extra asfalt aan te leggen en daarbij een nieuwe kruising aan te leggen.

Ook in het nieuwe plan met het strekken van de bocht wordt er een geheel nieuwe kruising aangelegd. Deze kruising zal heel druk worden, omdat dit straks de enige ontsluiting wordt voor Mijdrecht. Op dit moment zijn er namelijk nog twee kruisingen. Maar de kruising aan Hofland gaat door de strekking van de bocht verdwijnen. Automobilisten gaan deze kruising gebruiken ter hoogte van Hoogland om vanuit Mijdrecht-Dorp richting Uithoorn te komen. Al het verkeer dat in het nieuwe plan vanuit Mijdrecht-Dorp richting Uithoorn en andersom wil, krijgt een extra kruispunt op een weg en moet ongeveer twee kilometer omrijden. Inwoners uit Mijdrecht die richting Uithoorn willen, zullen hierdoor veel vaker de route aan de westkant van Mijdrecht gaan gebruiken over de A7 Broekweg en de Ringdijk 2<sup>e</sup> bedijking. Dit heeft



onveilige situaties voor de gemeente tot gevolg. Daarmee wordt het probleem qua **bereikbaarheid naar de westkant van Mijdrecht verholpen**.

De bewoners willen straks op een normale en fatsoenlijke manier het dorp Mijdrecht bereiken met de fiets en met de auto. Dit geldt voor alle bewoners, zo'n achttien huishoudens, aan de noordoostzijde van de N201. Zij moeten in het nieuwe plan minimaal één kilometer, sommigen zelfs 2,5 kilometer, moeten omfietsen. Maar ook de vele mensen uit de Waverveense Polder, die nu via de Middenweg het dorp Mijdrecht bereiken, moeten straks via deze route bijna twee kilometer omfietsen.

Met deze plannen zal de bereikbaarheid van Mijdrecht met de auto aanzienlijk verslechterd worden. Maar voornamelijk fietsers en voetgangers zullen veel langer onderweg zijn om het dorp te bereiken. Hier moet een oplossing worden gevonden. De bewoners vragen, indien deze variant doorgaat, een fietsbrug of een fietstunnel aan te leggen ter hoogte van het Waverveense pad of op de plaats van het huidige Shell tankstation. Een goede optie zou zijn een fietstunnel bij de kruising van de nieuwe N201 met het Waverveense pad, omdat het hoogteverschil daar al aanwezig is. Het Waverveense pad ligt op een dijk, zo'n 2,5 tot 3 meter hoger dan de naastgelegen polder. De tunnel zou ook in een duiker voor de sloot kunnen liggen, zoals deze ook ligt bij de Gagelweg. De voordelen van een fietstunnel ter hoogte van het Waverveense pad zijn dat alle fietsers vanuit de eerder genoemde wegen dan nog een redelijk snelle manier het dorp kunnen bereiken, alle fietsers kunnen op een veilige manier Mijdrecht bereiken, omdat ze niet een tachtig of zestig kilometer per uur hoeven over te stekken, ook hoeven fietsers minder lang te fietsen over de gevaarlijke parallelweg met het landbouw- en vrachtverkeer wat er straks overheen gaat. Daarnaast wordt het doorgaand fietsverkeer vanuit Vinkeveen naar Mijdrecht ook verbeterd door een fietstunnel. Deze fietsers hoeven dan niet bij het nieuwe kruispunt over te steken naar Mijdrecht, maar kunnen door de tunnel ter hoogte van het Waverveense pad fietsen. De inspreker spreekt de hoop uit dat de provincie de optie van een fietstunnel serieus overweegt, zodat de bewoners Mijdrecht goed kunnen bereiken.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Oude Wesselink vraagt de tekst van de inspraak te delen met commissie, omdat de inspreker veel informatie heeft gedeeld. Dit zegt de heer Van Schaick toe.

De heer Oude Wesselink vraagt de gedeputeerde te reflecteren op het bestuurlijke proces, zoals genoemd door de inspreker. Daarnaast vraagt de spreker de gedeputeerde of de genoemde alternatieven zijn onderzocht en waarom deze zijn afgefallen.

Gedeputeerde Strijk zal de vragen tijdens de volgende commissievergadering van 30 november 2022 beantwoorden.

De heer De Weerd deelt namens de Partij voor de Dieren de zorgen ten aanzien van het groen. Is de inspreker voorstander van een PlanMER? Wat zijn de verwachtingen bij de inspreker ten aanzien van een PlanMER? Is de verwachting dat dit gevolgen zal hebben voor de planvorming voor de strekking van de bocht?

De heer Van Schaick wil met name dat het groen bespaard wordt en dat de weg niet zo dicht bij de woningen komt te liggen. De inspreker is niet bekend met een PlanMER.

De heer Van Schaick benadrukt in zijn slotwoord dat het belangrijk is na te denken over de aanleg van een fietstunnel bij het Waverveense pad, omdat dit de bereikbaarheid en de doorstroming bevordert.

---

De heer Kroon spreekt in op persoonlijke titel. Om zijn pleidooi te illustreren, laat de inspreker foto's zien van ongelukken die in de nabijheid van zijn woonhuis hebben plaatsgevonden. Ook zijn er veel mensen die niet zijn terrein op durven draaien met de auto. Daarom heeft de inspreker een brug gemaakt over grond van de provincie naar de burens, omdat daar een bredere oprit is. De inspreker pleit voor verlaging van de maximum snelheid naar zestig kilometer per uur, zodat, mocht er toch een ongeluk gebeuren, dit met een lagere snelheid gebeurt en vrachtwagens o.i.d. niet in zijn tuin terechtkomen, zoals meermaals is gebeurd. Ook helpt een lagere snelheid om gemakkelijker en veiliger over te steken bij de uitvoegstrook voor zijn huis. De inspreker maakt zich ook zorgen over de doorstroming. Alle maatregelen zijn erop gericht om een continue verkeersstroom te creëren. Daarmee wordt het oversteken nog lastiger.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Van Reenen vraagt wat de aanleiding van de ongelukken was en wat de relatie met de voorgenomen plannen is.

De reden waarom een vrachtwagen de macht over het stuur kwijtraakt en in zijn tuin terechtkomt, is de heer Kroon niet bekend. De verwachting is dat verlaging van de maximum snelheid naar zestig kilometer per uur ervoor kan zorgen dat er minder ongelukken gebeuren. Deze verlaging is niet meegenomen in de huidige plannen voor het deel van de weg waar de inspreker woont.

Mevrouw Bikker vraagt in hoeverre de verlaging naar zestig kilometer per uur de veiligheid van de bewoners bevordert. De heer Kroon antwoordt dat als mensen langzamer rijden er meer kans is om af te remmen of te stoppen en hebben automobilisten meer tijd om te zien of er iemand staat. En ook, wanneer er een ongeluk gebeurt, zijn de gevolgen met zestig kilometer per uur minder groot dan wanneer iemand tachtig kilometer per uur rijdt.

---

De heer Noordhof spreekt in namens de bewoners van het Het Sluisje in Vreeland. Het Sluisje is in een buurt met twintig woningen in Vreeland, pal naast de N201. De inspreker complimenteert de provincie met de wijze waarop de bewoners zijn betrokken in het besluitvormingsproces. Ook het contact met gedeputeerde Schaddelee is als zeer positief ervaren. De bewoners wensen de gedeputeerde van harte beterschap.

Al sinds jaren pleiten de bewoners voor maatregelen langs de N201, omdat zij veel overlast ervaren van het geluid dat van de weg af komt. De bewoners zijn blij dat in het voorliggende voorstel wordt gesproken over geluidwerende maatregelen. Daarover hebben de bewoners nog twee vragen.

- De eerste vraag betreft de maatregelen zelf en hoe die eruit zullen zien. Tijdens de gesprekken met de ambtenaren is verteld dat er een geluidsscherm zal komen langs Het Sluisje en dat er nog onderzoek verricht moet worden naar wat voor geluidsscherm precies. In het stuk dat nu voorligt, staat dat echter niet zo duidelijk en wordt er gesproken over geluidsschermen voor de vier hotspots langs de N201, maar ook over geluidwerend asfalt. Kan de gedeputeerde bevestigen dat er Het Sluisje inderdaad een geluidsscherm geplaatst gaat worden en dat er niet alleen geluid weer aan het asfalt wordt gelegd, want dat zou te weinig zijn qua maatregelen.
- De te nemen maatregelen in Vreeland staan pas gepland voor 2028, 2029 en 2030. De inspreker is er voorstander van de geluid beperkende maatregelen eerder door te voeren. Van de ambtenaren hebben de bewoners begrepen dat het nog grove planning is, waarbij sommige minder complexe maatregelen eerder genomen zouden kunnen worden, zeker als er geen MER nodig is of andere ingewikkelde vergunningen. Het geluidsscherm bij Het Sluisje lijkt daaronder te vallen. Kan de gedeputeerde dit bevestigen en dat de uitvoering van de maatregelen in de planning naar voren gehaald kunnen worden?

Tot slot geeft de inspreker aan dat verlaging van de maximum snelheid naar zestig kilometer per uur de bewoners zeker zou helpen. Het scheelt ook vrachtverkeer en sluisverkeer. Als tegenargument wordt vaak genoemd dat mensen niet gewend zijn dat er op dit soort wegen zestig kilometer per uur wordt gereden. Maar hoe meer van dit soort wegen er zijn, hoe groter de kans is dat mensen dit doen.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Hoek vraagt of de heer Noordhof het geluid van de brug over de N201 mee zou willen nemen in zijn verzoek voor geluidwerende maatregelen in het gebied tegenover Het Sluisje.

De heer Noordhof geeft aan dat dit voor de omwonenden van de brug van groot belang zou zijn. Dit zou ingebracht kunnen worden door de dorpsraad van Vreeland. De bewoners van Het Sluisje wonen niet dichtbij genoeg om het geluid van de brug te kunnen horen.

---

De heer De Vries is eigenaar van Hotel Mijdrecht Marickenland en restaurant Meesters aan de Provincialeweg 3 in Mijdrecht. De inspreker geeft aan het fijn te vinden dat er duidelijkheid is over de toekomst met betrekking tot de bocht in Mijdrecht. Het geeft alleen onzekerheid en bezorgdheid wat voor effect dit zal hebben op de bezoekersaantallen

voor het hotel en het restaurant. De inspreker hoopt dat er in goed overleg met hem gekeken kan worden naar de bebording op het nieuw te bouwen kruispunt, zodat passanten op de nieuwe N201 zien waar het hotel en restaurant zijn gevestigd. Ook hoopt de inspreker dat er toestemming gegeven kan worden voor een reclamebord aan de N201 achter op het perceel van Provincialeweg 5 aan het Waverveense pad, met hetzelfde doel.

Tevens maakt de inspreker zich zorgen om het geluid van het verkeer wat straks aan twee zijdes voorbij zal komen. De inspreker vraagt of er gekeken kan worden naar geluidwerende maatregelen.

De commissie heeft geen vragen voor de inspreker.

---

De heer Roeleveld spreekt in namens LTO Noord-West Utrecht. Tevens is hij inwoner van Waverveen. De inspreker heeft een aantal pijnpunten geconstateerd en wil deze graag delen.

- In het nieuwe plan staat dat het niet gaat om doorstroming, maar om leefbaarheid en veiligheid. Voor de mensen nabij de bocht, wordt de leefbaarheid beter, maar daartegenover staat dat de bewoners die ten noorden van de nieuwe variant wonen, eigenlijk worden afgesloten van het dorp Mijdrecht. Dit zijn zo'n 18 tot 25 woningen. Ook zijn er een aantal fietsers, kinderen ook, vanuit de polder die daar oversteken. Met de nieuwe variant wordt er een parallelweg gelegd. Dit betekent dat mensen soms kilometers om moeten fietsen om in Mijdrecht te kunnen komen. Dus om de leefbaarheid, maar ook de veiligheid, voor de bewoners ten noorden van de N201 te verbeteren, moet er hier en daar een oversteek of een tunneltje gecreëerd worden.
- In de situatie nu werken de verkeerslichten voor fietsers niet optimaal. Bij de **N2012** zijn er al ongelukken gebeurd, bij de Veenweg zijn ook dodelijke ongelukken gebeurd. Ook de oversteektijd is heel beperkt: een fietser heeft maximaal tien tot vijftien seconden de tijd om over te steken voordat het licht van de automobilisten weer op groen springt. Dit geeft het idee dat het belang van de doorstroming een hogere prioriteit heeft dan de veiligheid van bewoners om daar over te steken. De inspreker stelt een tunnel bij Mijdrecht en een tunnel bij de **N2012** voor, zoals ook was opgenomen in het vorige plan. Dit zou ten goede komen aan de veiligheid en leefbaarheid.
- LTO vertegenwoordigt agrariërs. Op de nieuwe parallelweg wordt het landbouwverkeer omgeleid, want dat mag niet meer op de N201. Dit wordt gecreëerd op de oude busbaan. Deze busbaan is 3,5 m breed. Een landbouwmachine mag drie meter breed zijn. Dat betekent dat er weinig ruimte overblijft om te passeren en dit zal leiden tot gevaarlijke situaties. De inspreker pleit ervoor de parallelbaan minimaal vijf meter breed te maken, zodat landbouwverkeer, fietsers en tegemoetkomende auto's elkaar veilig kunnen passeren.
- Tot slot heeft de heer Roeleveld nog een aanmerking op het gebied van onteigening van gronden. De provincie Utrecht heeft in het bestemmingsplan Westelijk Buitengebied de GVE-norm opgenomen. Een veehouder is grondgebonden als hij niet meer dan 2,5 grootvee-eenheden per hectare heeft. Gaat hij daaroverheen, wordt een veehouder aangemerkt als een intensief bedrijf. De provincie is tegen op intensieve bedrijven. De inspreker vindt het onbestaanbaar dat er gronden worden onteigend en dat daardoor veehouders over de 2,5 GV-norm gaan en daarmee een intensief bedrijf worden. De inspreker pleit ervoor bij grondvererving ook compensatiegronden aan te bieden, zodat de grondgebondenheid voor de veehouders geborgd blijft.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Bikker vraagt of het in punt over de fietsers ook scholieren, die dagelijks de oversteek moeten maken, worden bedoeld. De tweede vraag is of de inspreker van mening is dat scholieren voldoende worden beschermd met deze maatregelen.

De heer Roeleveld geeft aan dat het met name om scholieren uit Waverveen en uit de polder gaat. Zij steken vaak over bij de **N2012**. Dit kan worden opgelost met een tunnel. Dit bevordert daarnaast ook de doorstroming van het overige verkeer: iedere keer dat een fietser gebruik moet maken van het verkeerslicht, moeten de andere weggebruikers stoppen.

Mevrouw Hoek vraagt of de busbaan uit het derde punt parallel ligt aan de openbare weg. Is het een idee om van beide wegen eenrichtingsverkeer te maken?

De heer Roeleveld geeft aan dat hiermee het risico kan ontstaan dat mensen langer onderweg zijn.

De heer Roeleveld vraagt in zijn slotwoord aandacht voor de verbetering van de leefbaarheid en veiligheid, ook voor de mensen achter de N201. Dus niet alleen voor de dorpsbewoners, maar ook voor de mensen in de polder.

---

De heer Storm spreekt in namens ondernemersvereniging VIB De Ronde Venen. Bij iedere verandering die ergens over gaat, hoort twijfel of protest. Dit protest heeft vaak een luider stem heeft dan de mensen die het wel eens zijn met de veranderingen. Die volgers van goede ideeën, zijn te weinig te horen, zo stelt de inspreker. Dit is dan ook de reden om deze avond in te spreken: de ondernemersvereniging juicht de ideeën van projectgroep Toekomstvisie N201 om de bocht bij Mijdrecht te strekken van harte toe. De meerderheid van de 260 ondernemingen complimenteert de mensen van Toekomstvisie N201 en wil het team graag bedanken. Daar hebben deze organisaties verschillende redenen voor.

De projectgroep begon met heel grootse plannen voor de N201. Grootser dan die nu voorliggen. Halverwege waren de plannen wel erg sober. Na overleg, waarin de bedrijven zich goed gehoord voelden, ligt er een plan waar zij veel vertrouwen in hebben. Het vinden van een goede oplossing is zo belangrijk, omdat de weg nu te vaak vaststaat en onveilig is. Dat is niet alleen lastig voor inwoners en passanten, het maakt de bedrijven ook minder aantrekkelijk voor medewerkers die van en naar werk vaststaan. Het is ook heel belangrijk, omdat het past bij de duurzame ondernemersinitiatieven die in de gemeente aanwezig zijn: filerijden heeft een aanzienlijk hogere CO<sub>2</sub>-, stikstof- en oxidantenuitstoot. Bij moderne auto's althans. Dat zegt een TNO onderzoek dat in opdracht van de toen nog staatssecretaris Sharon Dijksma is uitgevoerd. Die extra uitstoot verdwijnt als er een betere doorstroming is. Nu er veel woningen bijkomen in de regio, en dus ook inwoners, medewerkers en daarmee verkeersdeelnemers, is er ook nog een belangrijke reden om straks in te stemmen met een betere doorstroming van de weg die nu vaak dagelijks stilstaat. De gemeente, de ondernemers en de meeste inwoners zijn groot voorstander van de plannen die er nu liggen.

Er is nog andere reden waarom de ondernemers blij zijn met het voorstel. Uit eigen ervaring weet de inspreker dat de doorstroming in de provincie Noord-Holland beter loopt: files lossen op aan de grens van de provincie Utrecht richting de provincie Noord-Holland. De inspreker pleit ervoor dat de provincie te luisteren naar wat projectgroep Toekomstvisie N201 nu voorlegt: een strekking van de bocht in Mijdrecht. Want nogmaals, als de meesten het ermee eens zijn, dan zal het misschien wel een goed idee zijn om daar de weg te strekken.

De inspreker erkent dat er protest is, net als bij iedere verandering. De inspreker hoopt dat daar antwoord op gegeven kan worden en dat al die protesten of twijfels opgelost kunnen worden. De ondernemersvereniging heeft daar ideeën over. Een fietstunnel vanaf de parallelweg richting Mijdrecht bijvoorbeeld, voor een betere doorstroming. Dus niet alleen de bereikbaarheid van mensen uit Waverveen, maar ook voor een betere doorstroming over die N201. Want als een verkeerslicht niet op rood hoeft, omdat er een fietser wil oversteken, helpt dat niet alleen voor die doorstroming, maar ook voor die veiligheid.

Ook is de ondernemersvereniging overtuigd, gezien de samenwerking in de afgelopen maanden met de projectgroep, dat er ruimte is – wanneer is besloten de bocht bij Mijdrecht te strekken – om met elkaar in overleg te blijven. Zo'n fietstunnel is zeker geen detail – daar is misschien te groot voor – maar dit kan wellicht ook later aangepast worden. De inspreker spreekt de hoop uit dat Provinciale Staten de komende weken ervan overtuigd zal raken dat het strekken van de bocht de beste oplossing aldaar is. Het grootste deel van de gemeenteraad, het College, de meeste inwoners en bedrijven vinden het fijn als de plannen definitief worden gemaakt. Sterker nog, ook de projectgroep komt tot deze conclusie. De inspreker pleit ervoor te kiezen voor een betere bereikbaarheid, een betere doorstroming, een veilige situatie en voor minder stinkende en vervuilende files, en te kiezen voor het strekken van de bocht bij Mijdrecht met de deels vernieuwde N201.

De heer Van Reenen vraagt de heer Storm te reflecteren op het alternatief om de maximum snelheid te verlagen naar zestig kilometer per uur.

De heer Storm antwoordt dat de mensen die pleiten voor zestig kilometer per uur vlak langs de weg wonen. De inspreker kan zich voorstellen dat voor hen die verlaging van de maximum snelheid een goede maatregel is. Bij de maatregelen zoals ze nu geschetst zijn bij de oversteken, dus ook bij de verkeerslichten, dat traject wordt ook zestig kilometer

per uur. Deze plannen omarmt de ondernemersvereniging. Het tussenstuk, de provinciale weg, daarvan zegt de inspreker dat tachtig kilometer per uur passend is, maar de inspreker laat de visie daarop aan verkeersdeskundigen. Maar zestig kilometer per uur in de bocht bij Mijdrecht omarmt de inspreker.

De heer Storm adviseert in zijn slotwoord verstandig te zijn en het advies van de projectgroep Toekomstvisie N201 te volgen.

---

De heer Bos spreekt in op persoonlijke titel en namens de potentiële letselslachtoffers. De inspreker woont vlak bij de kruising en N402-N201. Daar komt een rijbaan bij en die die wordt doorgetrokken. De motivatie daarvan is bedenkelijk, stelt de inspreker. Er staat dat automobilisten geen zicht hebben op de andere kant van de brug om te zien of een file staat. Het is natuurlijk wel interessant om te weten dat er een file staat, maar dat heeft geen effect op de doorstroming; en daar gaat het om. De doorstroming is belangrijk. Maar wat het effect is van deze extra baan halverwege de toerit naar de brug, is de inspreker een raadsel. De weg gaat van dubbel naar enkel, voordat automobilisten de brug kunnen passeren. Dat betekent eigenlijk dat er concurrentie komt van twee banen, waarbij automobilisten heel snel kunnen rijden. Het resultaat zal zijn dat daar ongelukken zullen gebeuren, die in de oude situatie nooit zouden plaatsvinden. Het effect van deze extra rijbaan is eigenlijk 0,0 wat betreft de verliesuren voor het vervoer. Wel heeft het effect op de lengte van de files. Een file wordt namelijk gecomprimeerd van één kilometer tot vijfhonderd meter bij wijze van spreken.

Waar het probleem zit, zo blijkt uit een onderzoeksrapport van 30 januari 2017: de file ontstaat nabij Loenersloot. De file ontstaat ook bij de A2. Het heeft dus helemaal geen effect om de file te gaan behandelen aan de verkeerde kant van de brug. De westkant moet verbeterd worden en de oostkant heeft eigenlijk helemaal geen effect op de file. Als er achter de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een grote leegte zou hebben, waar auto's niet zouden blokkeren, dan zou er dus geen file zijn op dit punt. Met andere woorden, het heeft geen enkele zin om hier een extra baan bij te maken. Buiten de spits wordt dit een zogenaamde jakkerbaan. Dat betekent dat automobilisten op deze twee banen heel hard kunnen rijden, zonder dat daardoor problemen ontstaan. Pas bij de brug moet een automobilist zorgen in de juiste baan terecht te komen. Goudappel Coffeng heeft eigenlijk al aangegeven, ook in alle denkrichtingen, dat er een dubbele baan moet komen tussen de N402 en de A2.. Dat wil de inspreker ten stelligste afraden. De vraag is of dit in de commissie wordt besproken en of ook de zinloosheid van deze baan ter sprake komt. Verder wil de inspreker erop wijzen dat de extra files, die zouden kunnen ontstaan bij de A2, aangepakt worden met een verlenging oprit naar de A2. Het is namelijk niet heel toevallig dat op knelpunt 11 sprake is van een verdubbeling van de aanloop naar de A2 toe.

De inspreker pleit er, samengevat, voor de knelpunten aan te pakken op de plaats waar ze ontstaan en niet knelpunten te maken op de plaats waar het totaal zinloos is en te proberen daar het probleem op te lossen.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Van Reenen vraagt wat de inspreker zou willen: de huidige situatie ongewijzigd laten of een wisselstrook aan te leggen?

De heer Bos antwoordt dat het alternatief van een wisselstrook al voorbij is gekomen ten tijde van het verplaatsen en vernieuwen van de brug. De inspreker pleit ervoor het probleem op te lossen op de plaats waar die ontstaat. Dat is in dit geval aan de westkant van de brug; en daarmee te wachten met aanpassingen aan de oostkant. Het staat sowieso voor 2028 op de planning. Dus er is nog even tijd. Er waren plannen om een tweede brug te plaatsen. Ook dit zou de inspreker niet aanraden. Dit is geen oplossing, omdat die tweede brug eigenlijk helemaal niet nodig is, als er maar op de juiste plek het knelpunt wordt opgelost. Dit is, volgens de inspreker, bij de A2 en Loenersloot.

De heer Bos wenst in zijn slotwoord PS veel sterkte met de oplossing hiervan. De inspreker raadt aan, vanwege het feit dat er eerst een snelweg was gepland en dit niet doorgedaan is, de zaak in oost en west zou moeten worden opgesplitst, omdat het zodanig complex is dat het beter is per deel van de N201 oplossingen uit te werken.

---

De heer Van den Akker is advocaat van beroep en spreekt in namens de heer en mevrouw Hettinga. Zij wonen aan de N201 ter hoogte van de bocht bij Mijdrecht en direct achter het Shell tankstation. Ze hebben daar een agrarisch bedrijf en ze hebben de heer Van den Akker gevraagd om namens hen het woord te voeren. Voor de heer en mevrouw Hettinga hebben de plannen voor de N 201 feitelijk alleen maar nadelen, en dan met name ook het zogenaamde strekken van de bocht bij Mijdrecht. Dit heeft vergaande gevolgen voor henzelf en voor hun bedrijf. Die verlegde weg gaat enkele landbouwpercelen van cliënten doorsnijden. Het gaat bovendien om percelen die zijn aangewezen als weidevogelgebied. De bereikbaarheid van het bedrijf verslechtert. De aan te leggen parallelweg gaat dat niet oplossen. De heer en mevrouw Hettinga moeten straks een veel grotere afstand afleggen om in Mijdrecht te komen. De geluidshinder zal toenemen. In het rapport van TAUW staat dat hun woning een saneringsobject is. Door dit alles zal ook de waarde van het bedrijf verminderen. Namens zijn cliënten geeft de inspreker aan dat zij geen voorkeur hebben voor de verlegging van de bocht bij Mijdrecht. Zij zouden liever de huidige situatie handhaven.

Ten aanzien van de doorsnijding van de landbouwpercelen geeft de inspreker aan dat er gronden van zijn cliënten verworven moeten worden. Het gaat om grond die noodzakelijk is voor het bedrijf. De heer Roeleveld refereerde al aan de grondgebondenheid. Maar zowel van de huiskavel als ook van kavel aan de Poeldijk zal een hoek worden afgesneden en in beide gevallen gaat het om een stuk grond van ongeveer één hectare op een totaal van 25,4 hectare huiskavel en een kleine negen hectare aan de Poeldijk. Dat is zo'n zes procent van het grondoppervlak. Zij nemen overigens aan dat dat wel zal worden gecompenseerd. Wat daarbij komt, is dat de huiskavel en ook de kavel aan de Poeldijk schuin worden doorsneden en dat is zeer nadelig voor de bewerking van hun land.

Ten aanzien van de bereikbaarheid geeft de inspreker aan dat de woning en het bedrijf nu samen met het naastgelegen bedrijf een uitrit op de N201 hebben, die geschikt is voor wegverkeer. Daarnaast hebben zij ook samen met dit bedrijf een eigen weg aangelegd die aansluit op het Waverveense pad. Die weg is geschikt voor zowel autoverkeer, fietsverkeer en ook voetgangers. En via die eigen weg is de afstand naar de met verkeerslichten beveiligde oversteek van de N201 maar zo'n driehonderd meter. Zij kunnen nu dus snel en veilig in Mijdrecht komen. Met het strekken van de bocht wordt het Waverveense pad, een historische dijk, doorsneden en wordt de veilige oversteek verplaatst naar het nieuw aan te leggen kruispunt ten oosten van de kruisweg Veenweg of ter hoogte van de Tienboerenweg. Dat betekent dat zij straks circa twee tot vier kilometer moeten omrijden om nog in Mijdrecht te kunnen komen, terwijl dat nu minder is dan een halve kilometer. Niet alleen voor hen, maar feitelijk voor alle bewoners van het gebied tussen de Tienboerenweg, Veldweg en het Waverveense pad heeft het doorsnijden van het Waverveense pad en het verleggen van de veilige oversteek grote gevolgen voor de bereikbaarheid. In feite is het een aanslag op hun gevoel om te horen bij en aangesloten te zijn bij de kern Mijdrecht.

Dat zou opgelost kunnen worden met een tunnel onder de N201 of eventueel een fietsbrug; in elk geval voor fietsers, voetgangers en ander langzaam verkeer. Dat langzame verkeer hoeft dan niet meer twee kruisingen over te steken. Ook de parallelweg is niet echt een oplossing. Er is niet onderzocht hoeveel verkeer er nu eigenlijk van die parallelweg gebruikt gaat maken. Het lijkt erop dat het aantal verkeersbewegingen flink wordt onderschat. De parallelweg wordt ook veel te smal. Landbouwverkeer en vrachtverkeer moeten elkaar kunnen passeren en dat gaat heel moeilijk worden. De drempels die worden aangelegd maken het er ook niet beter op, aldus de inspreker. En er gaat een dertig kilometer per uur regime gelden. Dat betekent ook dat verkeer langer op die parallelweg zal zitten en alles bij elkaar wordt het voor met name fietsers een heel onveilige situatie. Het idee om er een eenrichtingsweg van te maken, zou waarschijnlijk voor zijn cliënten betekenen dat de omweg helemaal verschrikkelijk lang wordt, want zij kunnen dan die parallelweg ook nog maar in één richting gebruiken, terwijl ze zelf ongeveer halverwege zitten. De provincie heeft de veiligheid voor fietsers hoog in het vaandel staan. Het zou dus opgelost kunnen worden door een apart fietspad aan te leggen. Dit is een must voor de veiligheid, lijkt de inspreker.

Bij de vorige informatiegesprekken over de toekomst N201 is vanuit de provincie steeds gezegd dat er op de landbouwgrond van zijn cliënten aan de Poeldijk, waar het nieuwe kruispunt moet komen, te beschermen weidevogels zitten en er om die reden daar niets mag worden gebouwd. Die weidevogels zijn niet ineens verdwenen. Het is dus maar de vraag of de verlegging van de N201 en de aanleg van het nieuwe kruispunt bij de Poeldijk op die plek wel mogelijk is.

Kortom, cliënten vragen Provinciale Staten ofwel de bocht in de N201 te laten bestaan, ofwel het agrarisch bedrijf van cliënten met bruikbare landbouwgronden die grenzen aan hun grondeigendom te compenseren, de functie van het Waverveense pad minimaal als langzaam verkeersverbinding te behouden, door een fiets- of voetgangersbrug of

eventueel tunnel onder de N201 aan te leggen en de parallelweg te verbeteren en minimaal een apart fietspad langs die parallelweg aan te leggen.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Kamp vraagt of dit nog bestuurlijk opgelost kan worden of dat het een juridische kwestie wordt.

De heer Van den Akker antwoordt niets uit te kunnen sluiten, maar dat het niet onmiddellijk de bedoeling is om te gaan procederen. Het zou het beste zijn hier in goed overleg uit te komen. Tegelijkertijd staat de inspreker voor het belang van zijn cliënten. Die belangen zijn in deze groot. Het gaat om hun gronden en de bereikbaarheid van hun bedrijf.

De heer Oude Wesselink memoreert dat de heer Van den Akker sprak over een ondertunneling onder de N201 ter hoogte van het Waverveense pad. Bedoelde de inspreker een fietstunnel of ook voor gemotoriseerd verkeer?

De heer Van den Akker antwoordt dat het primair om langzaam verkeer gaat. Het zou al een hele verbetering zijn als er een tunnel komt met een directe verbinding richting Mijdrecht.

De heer Van den Akker vraagt in zijn slotwoord rekening te houden met de, in deze, grote belangen van zijn cliënten.

---

De heer Van Driesten spreekt in namens Stichting Kasteel Loenersloot, die eigenaar is van het cultuurhistorisch ensemble van het kasteel, en dankt de commissie voor de gelegenheid tot inspraak. Zijn inspraak richt zich op het deel van het tracé gelegen bij Kasteel Loenersloot. Onderdeel van dit ensemble is een historische Hoeve. Deze hoeve draagt zowel vanuit cultuurhistorisch perspectief als vanuit financieel perspectief bij aan de instandhouding van dit stukje historie. De hoeve, die door Stichting Kasteel Loenersloot regulier wordt verpacht, wordt gebruikt als biologisch veehouderijbedrijf. Het ontbreekt echter aan een normale ontsluiting c.q. het bedrijf heeft geen mogelijkheid om op een veilig of duurzame wijze aan te sluiten op het openbare wegennetwerk. Dit leidt tot onveiligheid van de boeren aldaar en hun familieleden en ook tot onveiligheid van de overige medeweggebruikers. Deze situatie is ontstaan door eerdere verkeerstechnische aanpassingen aan de provinciale weg en de 2. De problemen zijn eerder aangekaart, niet opgelost en ook in het participatieplatform is in eerste aanleg weinig tot geen aandacht geschonken aan de situatie ter plaatse. Er inmiddels wel verandering opgetreden. Naast de ontsluitings- en veiligheidsissues is tevens de doorstroming van agrarisch langzaam verkeer van oost en west over het gehele tracé en vice versa onmogelijk. In het begin stond Stichting Kasteel Loenersloot niet te wachten op de verkeersmaatregelen die tornen aan de eigendomsgrenzen van het landgoed, maar zonder veilige en duurzame ontsluiting is behoud van de hoeve niet realistisch. Zonder die hoeve is er geen cultuurhistorisch ensemble; zonder ensemble, geen cultuurhistorie. Hoe mooi zou het zijn om met een paar simpele aanpassingen een bijdrage te leveren aan veiligheid, duurzaamheid en historie, is de vraag van de inspreker.

Door de reconstructie van de N201, en met name de aanpassingen passend bij het karakter van de omgeving, wordt de doorstroming verbeterd, de veiligheid van alle weggebruikers verbeterd en het eerder veroorzaakte probleem integraal opgelost. Het is nu aan Provinciale Staten om tot een goede oplossing te komen. Het plan kent, zo heeft de inspreker begrepen, een positieve maatschappelijke kostenbatenanalyse. Stichting Kasteel Loenersloot zou graag zien dat dit ook geldt voor de situatie ter plaatse. De inspreker vraagt daarom extra aandacht te geven aan de situatie ter plaatse met extra aandacht voor de mogelijke win-winsituatie ter plaatse.

Met medewerkers van de provincie is de week daarvoor ter plaatse gesproken om te kijken wat de problemen zijn. De problemen gaan met name over het feit dat langzaam verkeer op de N201 moeten rijden waar het eigenlijk niet is toegestaan. Er is wel een persoonlijke ontheffing verleend, maar geen ontheffing die gericht op het doel: het is een bedrijf. De melkwagen van hun partner kan niet ter plaatse komen. Datzelfde geldt voor de brokkenwagen, en zo zijn er meer voorbeelden. Daarbij zal de pachter ook met zijn trekker fietsers tegenkomen. Het kruisen van dat soort verkeersstromen zijn absoluut onwenselijk. De inspreker vraagt nadrukkelijk aandacht voor de situatie aldaar.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Bikker vraagt wat de inspreker concreet voorstelt.

De heer Van Driesten antwoordt dat er verschillende varianten zijn, maar begrijpt ook dat de wensen die de stichting heeft relatief groot zijn in relatie tot de problemen die zij in algemene zin voor het hele tracé hebben. Het liefst ziet de

stichting een oplossing voor de in- en uitvoegstrook bij de ventweg, waarbij ook de ventweg gebruikt kan worden als in- en uitrit voor langzaam verkeer en voor vrachtverkeer naar het agrarisch bedrijf. Vanuit een breder perspectief bezien, zou dat ook betekenen dat langzaam verkeer vanuit Vreeland richting Vinkeveen via een lus over de brug bij het kasteel – dan zou de brug omgelegd moeten worden – daar aan kunnen haken op de ventweg. Dus in eerste instantie met name het indraaien van langzaam verkeer over de ventweg richting het kasteel, en in bredere zin, dan gaat het met name over de brug.

### **3. Sluiting**

De voorzitter dankt de insprekers voor hun inbreng en nodigt de insprekers uit voor de commissievergadering M&M van 30 november 2022 en de Provinciale Statenvergadering van 14 december.

Afsluitend besteedt de voorzitter aandacht aan het afscheid van de commissiesecretaris en dankt hem voor de ondersteuning en de prettige samenwerking.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 21.12 uur.