

Dorpsraad Vreeland



Verslag Thema Avond Dorpsraad Vreeland

Datum: 9 november 2018

Tijd: 20:00 uur

Locatie: Dorpshuis Vreeland

Aanwezig bestuur: Joost de Haan, Ewald van den Hout – voorzitter, Heleen Kouwenhoven - secretaris, Myrthe Buitenhuis, Willem van Aalst, Willem de Kock, Christa Niessen,

Afwezig: Michiel van Dis

Aantal aanwezigen: ca. 120

De vergadering wordt om 20:15 door de Voorzitter geopend.

Mededelingen:

- Bewoners die nog geen lid zijn en zich willen aanmelden kunnen dat ter plekke doen of via het inschrijfformulier op de website van de Dorpsraad Vreeland.
- Er zijn nog twee plaatsen beschikbaar bij de AED/Reanimatiecursus voor maandag 12 november a.s. aanmelden bij Vincent Stapper

Dorpsplan 2.0

De reacties op het vernieuwde dorpsplan 2018 zijn over het algemeen zeer positief. Dit Dorpsplan is een soort kapstok voor de richting waarin het dorp zich gaat ontwikkelen. Het bestuur beoogt hiermee de richting goed te krijgen en scherp te houden.

Toch zijn er, volgens enkele aanwezigen, nog wat zaken onderbelicht in het Dorpsplan:

- waarde in de kern van het dorp;
- te hard varen;
- te hard fietsen (wielrenners);
- 30 km op Singel/De Vliet handhaven;
- grote vrachtwagens door kern dorp problematisch (blijven aankaarten bij nieuwe directie/management Greif);
- geparkeerde auto's in het oude dorp, (parkeerproblematiek);
- bestrating (o.a. Lindengracht (wordt in de Schouw meegenomen);
- Zorg voor elkaar als thema is herkenbaar. Dat moeten we ook aandacht aan gaan geven (primair huisvesting, kleinere woning voor ouderen);
- Aansluiting bij een werkgroep bij Schiphol.

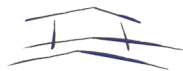
Het bestuur zal zich inzetten om bovengenoemde punten waar mogelijk aan te pakken.

Ontwikkeling N201 - Discussie aanpak N201

Toelichting en presentatie door Myrthe Buitenhuis. Het is de bedoeling om ná de presentatie zoveel mogelijk reacties van aanwezigen te verzamelen om uiteindelijk een breed gedragen reactie richting de provincie te kunnen geven.

Aanleiding voor het onderzoek door de Provincie is de toegenomen verkeersdruk op de A2 en de N201. Als er geen actie ondernomen wordt, staat de N201 over ca. 10 jaar volledig vast, aldus de reactie vanuit het Provinciebestuur.

Met name de gevaarlijke situatie die tijdens de spits op de A2 naar ontsluiting N201 ontstaat is reden voor de Provincie om hier dieper in te duiken. Echter staat de N201 in de ochtend ook veelvuldig vast, maar dat is voor de Provincie geen aanleiding om actie op te ondernemen.



Dorpsraad Vreeland



Daarom heeft de Provincie met behulp van een extern bureau 4 varianten uitgewerkt, waarbij gekeken is naar verbreding van de N201, de N201 behouden zoals deze nu is en alternatieven te zoeken en het ontmoedigen van het gebruik van de N201.

De enquête die afgelopen zomer onder bewoners en gebruikers van de N201 is gehouden, is geen officiële en representatieve enquête en de uitkomst daarvan kan en mag daarom niet worden ingezet. Dit is door de Gemeente bij de provincie aangekaart en onderstreept.

Voor de Dorpsraad is van belang de input van de bewoners. Tijdens de Wikken en Wegen-sessie kregen wij de mogelijkheid om mee te denken en alternatieven aan te dragen, maar werden nog geen concrete plannen ontwikkeld. De volgende stap is dat wij als Dorpsraad meer inspraak krijgen om ons hard te maken voor de ontwikkeling die wij belangrijk vinden.

Bij de aanwezigen heerst het gevoel dat het '2 voor 12' is. Klopt dat? Ja en nee, dat blijft toch moeilijk te zeggen. De 4 varianten zijn vanuit de gebruikers, bewoners, transportsector en bedrijven gekomen en zullen nu verder worden uitgewerkt. Toch moet benadrukt worden dat er nu nog sprake is van erg vage plannen die verder moeten worden ingevuld. Echter het besluit om de N201 wel of niet te verbreden is een besluit dat op redelijk korte termijn genomen moet worden.

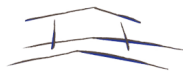
De verschillende varianten worden besproken.

Variant 1: hele route 100 km per uur en hele N201 verbreden vanaf Uithoorn – Hilversum. Voornamelijk gesteund door transportbedrijven en werkgevers. Kans hierop is echter niet reëel gezien de kosten van het plan en de natuur die opgeofferd moet worden, de leefbaarheid en het feit dat Hilversum dan moet besluiten tot het aanleggen van een rondweg ter ontsluiting van de A27. Gemeente Stichtse Vecht heeft aangegeven deze variant niet te ondersteunen. Hilversum en Gemeente Wijdemeren zijn ook niet voor. De luchtkwaliteit in Vreeland wordt op basis van deze variant beter, omdat de uitstoot kleiner zal worden.

Variant 2: 2x2-baans 80 km per uur die net vóór Vreeland in 2-baans overgaat. Daardoor ontstaat er vóór Vreeland een flessenhals. Dit plan is ontwikkeld door provincie Utrecht en de provincie Noord-Holland is verder niet betrokken bij de ontwikkeling van deze variant, omdat de grens van de provincie Noord-Holland vlak ná Vreeland ligt. Deze variant doet wel mee in de competitie, ofschoon niet duidelijk is wat dit precies voor Vreeland betekent. Voordeel is dat wij als dorp voorwaarden kunnen gaan stellen aan deze variant, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een goed aquaduct. De luchtkwaliteit wordt bij deze variant minder goed, doordat ter hoogte van Vreeland een flessenhals ontstaat en uitstoot door remmende auto's toeneemt. Daar moeten we goed naar kijken.

Variant 3: verbreding naar 2x2-baans (80 km) op enkele punten, zoals voor/na de aansluiting met de A2 tot aan de afslag N201/N402 richting Loenen aan de Vecht. Daarna weer terug naar 2-baans, dus geen verdere verandering voor ons. Snelheid langs Vreeland blijft dan 60 km. De luchtkwaliteit wordt bij deze variant minder goed, doordat ter hoogte van Vreeland een flessenhals ontstaat en uitstoot door remmende auto's toeneemt.

Variant 4: afwaarderen van de N201: afsluiting van de weg voor doorgaand verkeer, waardoor er minder verkeer langs Vreeland zal komen, maar wat wel een grotere belasting in andere dorpen zal gaan geven vanwege andere sluiproutes, door Loosdrecht en Loenen. Deze variant heeft ook niet onze voorkeur. De luchtkwaliteit in Vreeland wordt op basis van deze variant beter omdat de uitstoot kleiner zal worden.



Dorpsraad Vreeland



Welke bouwstenen hebben we nodig om aanvullingen op de varianten te maken?

- Aquaduct
- Natuurlijke geluidswal
- Station Loenersloot
-overige suggesties.....

Met deze bouwstenen zal verdere invulling gegeven worden aan de variant waar Vreeland zich aan zou willen conformeren. De provincie Utrecht zal op termijn inloopavonden gaan organiseren om inwoners te informeren en om bij de inwoners input te vragen voor oplossingen. Allereerst moet er een richtinggevend besluit worden genomen, en het bestuur zal daarover, o.a. op basis van de Thema-avond, een reactie sturen naar de provincie.

Het besluit tot de 2 varianten zal uiteindelijk door een Stuurgroep worden genomen. In deze Stuurgroep zijn o.a. gemeente, provincie, omwonenden en bedrijven vertegenwoordigd. De gedeputeerde van de Provincie Utrecht zal uiteindelijk een besluit nemen op basis van de input van de Stuurgroep. De Provincie Noord-Holland praat wel mee maar participeert niet.

En nu?

Er wordt een ambtelijk stuk geschreven aan de gedeputeerde waarin de standpunten van Vreeland worden opgenomen. 29 november zal de Stuurgroep vergadering voorlichting over besluit gedeputeerde.

Op 28 januari kan de Dorpsraad haar standpunten in brengen in Commissie Vergadering Verkeer Provinciale Staten en komt er een lobby op gang om onze invloed te gaan uitoefenen. Het bestuur stelt voor dat er om garanties en waarborgen gevraagd moet worden en dat de varianten richtinggevend zijn maar nog niet in steen gebeiteld zijn. Daarnaast heeft de Provincie aangegeven dat er nog een aantal insprekmomenten.

De rol van de Dorpsraad in een later stadium moet nog worden ingevuld. De ontwikkelingen gaan op dit moment zodanig snel dat het nog niet helder is wat we aan onze achterban moeten vragen. Alvorens bijvoorbeeld een goede enquête uit te schrijven, zal het bestuur eerst meer duidelijkheid moeten hebben. Het bestuur zegt toe de inwoners z.s.m. op de hoogte te houden van ontwikkelingen van de richting die de Provincie uit wil gaan.

De aanwezigen hebben de volgende vragen.

Q1: kan de Dorpsraad zich laten bijstaan door een 'eigen' milieu-adviesbureau.

Q2: er is een onderzoek naar OV- en fietsmogelijkheden gedaan, dat in samenhang met de genoemde varianten, besproken gaan worden. Het advies is om ook richting de gemeente een reactie te geven en voor te stellen de OV- en fietsmogelijkheden daarin te betrekken.

Q3: welke garantie hebben wij, in geval van verbreding van de weg, dat er binnen afzienbare tijd niet weer dezelfde problemen ontstaan.

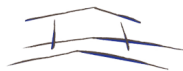
Q4: zou het mogelijk zijn om op de A2 aparte uitritstroken te maken, zodat daar veiliger van de snelweg kan worden afgeweken (zijstroom afslaan naar Vinkeveen/Hilversum)

Q5: waar kunnen de bufferzones geplaatst worden. Indien de gemeente iets niet doet, dan schiet het niet op.

Q6: waarom spreken wij onze gedeputeerde niet rechtstreeks aan? En ook andere fractieleden van de provincie. A6: de lobby bij gemeente en provincie is al begonnen.

Q7: bij Driemond is een rotonde geplaatst i.p.v. verkeerslichten. De doorstroom is daar verbeterd dus waarom kan die situatie niet gekopieerd worden.

Q8: Het fietspad langs het Amsterdam Rijnkanaal is gevaarlijk, zowel door ligging als door het slechte wegdek. De situatie daar vraagt om verbetering als we verwachten dat automobilisten meer uit de auto en op de fiets gaan.



Q9: over de optie OV en een station Loenersloot werd tijdens de bijeenkomst op 5 november door de bewoners van Loenersloot schamper op gereageerd. Vanuit oogpunt van Vreeland zou het wel goed zijn om meer/beter OV te organiseren naar het station. Dit zal in de voorstellen onderstreept moeten worden. Wethouder Klomps lobbyt inmiddels ook voor een station in Loenersloot.

Q10: hoe reëel is het dat er een aquaduct komt? Hoe wil men dat inplannen? Hoort het bij een van de scenario's of kan het ook los? **A10:** het aanleggen van een aquaduct is een losse bouwsteen, die in elke variant ingevuld kan worden. Lengte en breedte van een aquaduct geeft veel consequenties voor de varianten.

Q11: zijn er haalbaarheidsstudies gedaan naar de varianten? **A11:** neen, dat zal in de volgende fase plaatsvinden.

Q12: kunnen we ons actiever opstellen met betrekking tot het onderzoek naar bijvoorbeeld de luchtkwaliteit etc. door zelf een onderzoek te laten doen. **A12:** dit punt/voorstel zullen we meenemen.

Q13: wanneer verwacht men te beginnen met de werkzaamheden? **A13:** voorlopig zeker niet want er zal eerst een haalbaarheidsonderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek zal daarna leiden tot het uitwerken van de denkrichting. Eind 2019 moet er een definitief richtinggevend besluit liggen.

Q14: de verwachting is dat in 2027 de A2 vol zal zijn. Waarom zouden geen snelweg naar de A2 willen (N201 → 100 km-weg).

Q15: in Friesland zijn veel meer aquaducten aangelegd die gefinancierd zijn door Europese fondsen. Hoe is het mogelijk dat het in Friesland wel kan en in onze regio niet? **A15:** er wordt meer Europese subsidie geïnvesteerd in Friesland omdat dit gebied door de Europese Unie als een achterstandsgebied wordt gezien.

Q16: het is de vraag of in het kader van de uitspraak over de stikstof-uitstoot, de uitstoot door auto's voldoende is meegenomen en wat de consequenties zullen zijn voor het déstimuleren van het gebruik van de N201 door het toenemende verkeer, aangezien dat zal leiden tot een verhoogde uitstoot van stikstof.

Q17: zou de aanleg van een 2x2-baans geen aanzet zijn tot een volwaardige snelweg (100 km) van Hilversum naar de A2. Hilversum zal uiteindelijk iets moeten gaan doen aan de opstopping op de N201 voor Hilversum, bijvoorbeeld een weg aanleggen over de hei. Die haalbaarheid lijkt vooralsnog gecompliceerd.

Q18: wat zijn de prognoses voor afname van het autoverkeer als gevolg van thuiswerken en elektrisch rijden. **A18:** de prognoses van overheid zijn dat de snelwegen gaan dichtslibben en problemen groter gaan worden. Meer asfalt trekt uiteindelijk ook meer verkeer aan.

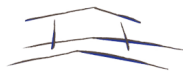
Opmerking 19: we moeten voor deze problematiek bij de provincie zijn en dat doet Mieke Hoek erg goed. PvdA heeft veel landelijke politiek ingeschakeld en wethouder Klomps doet heel veel aan mobiliteit. De hele raad van de Stichtse Vecht werkt mee aan de ontwikkelingen en Mieke Hoek pakt dit probleem actief op in de Provinciale staten.

Q20: zou een verlengde afrit, zoals bijvoorbeeld bij Den Bosch het geval is, in combinatie met een rotonde voorgesteld kunnen worden?

Q21: hoe zit het met het natuurbeheerplan van de gebieden langs de N201 die beschermd zijn. **A21:** daar zijn vragen over gesteld tijdens de Wikken & Wegen-bijeenkomsten. Echter er zijn nog geen antwoorden gegeven, omdat het in de studies verder moet worden onderzocht.

Q22: een zeer belangrijk punt in deze kwestie is de veiligheid op de A2 ter hoogte van de afslag naar de N201, waar een wezenlijk probleem van de verkeersopstopping ligt. Gaat er ook nog wat aan dat probleem gedaan worden?

Q23: is de verschuiving naar meer elektrische auto's in de studies met betrekking tot vrijkomen van fijnstof en geluidsoverlast meegenomen? **A23:** dat is inderdaad meegenomen en het blijkt nu dat het meeste fijnstof vrijkomt bij het remmen (slijtage banden/remschijven) en datzelfde geldt ook voor de geluidsoverlast die voor een deel door banden wordt veroorzaakt.



Q24: er wordt een kanttekening geplaatst bij het aanleggen van een rotonde om beter op de N201 te kunnen invoegen. Er wordt daar een probleem voorzien bij het laten invoegen van auto's vanuit het dorp in de spits (aaneengesloten stroom van auto's van en naar de A2-Hilversum).

Q25: de brug over het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) is nog niet zo lang geleden vervangen. Daar vindt tijdens de ochtend- en avondspits ook een opstopping plaats. Gaat men hier nog iets aan doen? **A25:** in alle varianten is een extra brug bij Loenersloot over ARK noodzakelijk.

Q26: er zou nog een 5e denkrichting kunnen worden toegevoegd, bekeken vanaf Hilversum, namelijk een vrije busbaan daar waar mogelijk is. Die extra baan kan dan tevens door hulpdiensten gebruikt worden of als wisselstrook kunnen fungeren. **A26:** ook dit idee is meegenomen en er is onderzoek naar gedaan. Het blijkt erg duur te zijn en levert volgens berekeningen niet voldoende resultaat op. Toch blijft dit wel een extra bouwsteen in de varianten/denkrichting.

Met de huidige verkeersproblematiek zullen auto's toch moet blijven rijden over de N201. Er wordt daarom ook gekeken naar een proef met 'slimme' verkeerslichten, waarmee men hoopt dat de doorstroming vele malen beter zal worden.

Tot slot wordt Myrthe onder luid applaus bedankt voor haar heldere toelichting en enorme inzet met betrekking tot haar betrokkenheid in de ontwikkelingsplannen van de N201.

Peiling van de voorkeur

Vervolgens worden, op basis van de vragen die eerder op de avond gesteld zijn, een aantal vragen gesteld om een idee te krijgen wat de stemming/eventuele voorkeur ten aanzien van de besproken denkrichtingen onder de aanwezigen is.

- Wie is er tegen verbreding 2x2-baans: **75**
- Wie is voor verbreding (2x2-baans) tot Vreeland en daarna 2-baans: **23**
- Wie is er voor 4-baansweg door Vreeland met een goed aquaduct: **17**
- Wie wil er nog geen mening geven: **40**
- Wie is voor afwaarderen van de N201: **5**

Het is bedoeling van het bestuur om naar de provincie en de gemeente, eventueel samen met andere Dorpsraden, een goed front te vormen en als serieuze partner te worden gezien met betrekking tot de ontwikkelingen rondom de N201. Hiervoor heeft het bestuur vanavond getracht zoveel heldere informatie te geven aan en zoveel mogelijk input te krijgen van haar achterban.

Alvorens de vergadering rond 22:00 te sluiten, doet de Voorzitter tot slot nog een oproep voor aanmelding van nieuwe bestuursleden, met name voor de secretarisfunctie die per 1-1-2019 vacant wordt.