



Memorandum

Toekomst N201: deelproject Mijdrecht

Onderwerp	Bijlage bij Statenvoorstel: Toekomst N201: deelproject Mijdrecht, ontwerp optimalisatie
Datum	15-04-2025
Documentnummer	UTSP-99786623-1007
Van	Barbara Brus
Telefoonnummer	+31638573340
Team	POM

In deze bijlage worden de verschillende varianten toegelicht welke zijn onderzocht en zijn de verschillende criteria beoordeeld. De varianten zijn ten opzichte van elkaar afgewogen op basis van gewogen criteria in een afweegtabel.

Ad 1. Optimalisatie Rotonde versus kruispunt met verkeerslichten

De keuze voor een fietstunnel ([A24-68-Fietstunnel-N201-ingediend-door-CDA-e-a.pdf](#)) heeft tot gevolg dat er geen conflictpunten meer zijn die bij een gelijkvloerse aansluiting met verkeerslichten met fietsers en voetgangers wel aan de orde waren. Het landelijk beleid, maar ook het beleid van de provincie Utrecht (hierna: de provincie), bij een gelijkvloerse aansluiting geeft de voorkeur aan een rotonde, dit omdat de verkeersveiligheid aanzienlijk toeneemt.



Figuur 1 Aansluiting weergegeven als rotonde met de fietstunnel

Voor- en nadelen meerstrooksrotonde versus verkeerslichten

De meerstrooksrotonde is op een aantal onderscheidende aspecten vergeleken met de kruising met verkeerslichten. De onderscheidende aspecten zijn verkeersveiligheid, bereikbaarheid, landschappelijke inpassing en toekomstvastheid. Bij de verkeerskundige berekeningen over de afwikkeling van de rotonde is rekening gehouden met een hoog percentage vrachtverkeer op de N201. Ook is rekening gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Bocht. De meerstrooksrotonde kent in de avondspits in de plansituatie (dus inclusief bedrijventerrein) een restcapaciteit van circa 10%.

- *Verkeersveiligheid*
Ten opzichte van het kruispunt met verkeerslichten scoort de meerstrooksrotonde positief op het aspect 'verkeersveiligheid'. Tot deze beoordeling is gekomen door de lagere gereden snelheid en het lagere aantal conflictpunten dat een (meerstrooks)rotonde heeft ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten. Er bestaat wel een risico op afdekongevallen bij een meerstrooksrotonde. Een afdekongeval in het verkeer is als het zicht door een ander - naast, op of over het kruispunt opgesteld - voertuig of obstakel, voor het doorgaande verkeer ontnomen wordt. Dit speelt echter vooral bij fietsers die door het eerdere besluit tot de aanleg van een fietstunnel hier ongelijkvloers, en dus veilig, kunnen oversteken.
- *Bereikbaarheid*
Op het aspect 'bereikbaarheid' scoort de meerstrooksrotonde minder goed ten opzichte van het kruispunt met verkeerslichten. De afwikkeling van beide kruispuntvormen is voldoende, maar een meerstrooksrotonde biedt geen mogelijkheid tot het prioriteren van onder andere hulpdiensten en OV.
- *Toekomstvastheid*
De meerstrooksrotonde scoort minder goed ten opzichte van het kruispunt met verkeerslichten op het aspect 'toekomstvastheid'. Dit vanwege de mogelijke onderschatting van de restcapaciteit van de rotonde en de mogelijkheid die verkeerslichten bieden om in te spelen op het actuele verkeersaanbod, wat de flexibiliteit ten goede komt. Een kruispunt met verkeerslichten is ook gemakkelijker uit te breiden in de toekomst.
- *Kosten*
De kosten voor aanleg van een rotonde zijn circa € 2 miljoen lager. Ook de kosten van het beheer en onderhoud liggen lager.

Eindbeoordeling

Gelet op de verkeersveiligheid en de lagere kosten wordt voorgesteld de aansluiting met de Veenweg uit te voeren als meerstrooksrotonde. Mochten in de uitwerking onoverkomelijke bezwaren naar voren komen dan hanteren we verkeerslichten als terugvaloptie.

Ad 2. Varianten tracéligging

Hierbij volgt een korte toelichting op de varianten.

Referentievariant (voorkeurstracé december 2022)

Het tracé ligt ten noorden van het tankstation. Er is aan de nieuw aan te leggen N201 geen aansluiting voor het tankstation voorzien. Het tracé raakt een aantal particuliere percelen. Ten zuiden van de N201 is een afrit voorzien voor het OV. Deze afrit sluit aan op de gemeentelijke weg in de richting van de kern Mijdrecht. Het OV kan ter hoogte van het tankstation ook weer de N201 op in de richting van Uithoorn. Voor de invoegende bussen is een aansluiting met verkeerslicht op de N201 voorzien. Deze aansluiting heeft ook een doorstreek naar de parallelweg die uitsluitend bestemd is voor de hulpdiensten. De woningen en bedrijven in de Polder Groot Mijdrecht zijn voldoende bereikbaar voor de hulpdiensten. Er zijn veel maatregelen noodzakelijk voor de bescherming van de WRK-leiding over een lengte van circa 750 meter.



Figuur 2: Referentieontwerp N201 Mijdrecht, met de fietstunnel bij het kruispunt

Variant 1: Referentievariant met een eenzijdige (oostelijke) aansluiting voor het tankstation

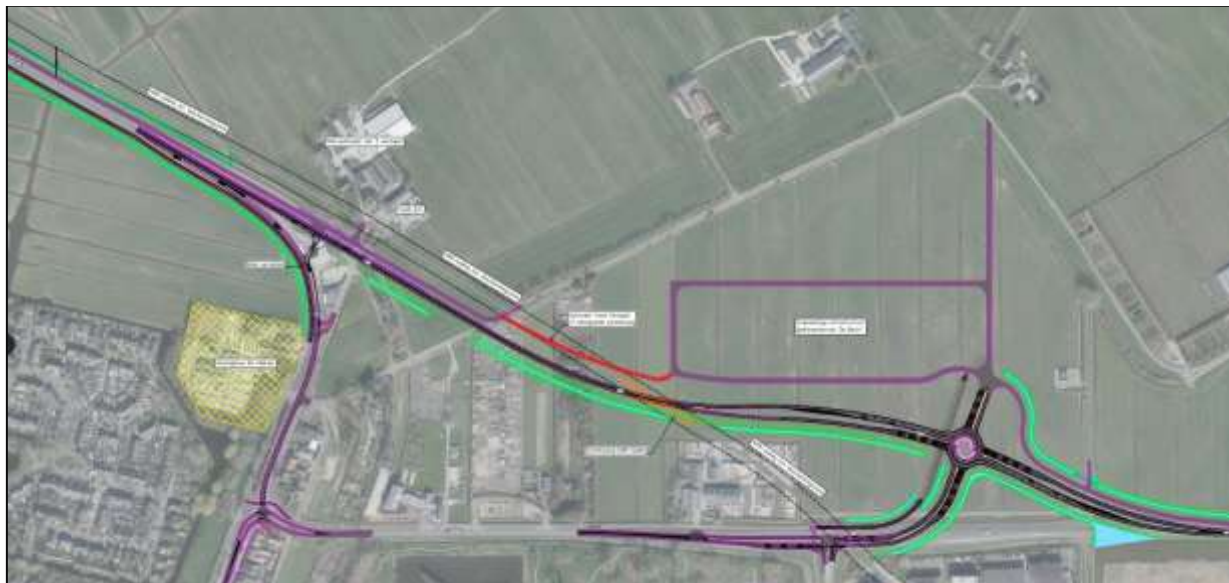
De ligging van het tracé in deze variant is vergelijkbaar met de referentievariant, maar onderscheidt zich door een afrit voor het verkeer, komende uit Uithoorn richting de oude N201. Deze afrit wordt gecombineerd met de afrit voor het OV. Ook wordt een afrit voor het verkeer in de richting van Vinkeveen gerealiseerd aan de zuidelijke zijde van de N201 voor het tankstation. Het verkeer op de N201 uit de richting van Vinkeveen kan het tankstation niet bereiken door een fysieke rijbaanscheiding. Een belangrijk aandachtspunt bij deze vormgeving is dat het verkeer eerst om het gebouw van het tankstation moet rijden om daarna te kunnen tanken. Er staat een slagboom, waardoor het fysiek niet mogelijk is dat verkeer de afrit gebruikt als sluiproute naar de kern Mijdrecht. Voor de invoegende bussen is een aansluiting met verkeerslicht op de N201 voorzien ten oosten van het tankstation. Deze aansluiting heeft ook een doorstreek naar de parallelweg die uitsluitend bestemd is voor de hulpdiensten. Er zijn veel maatregelen noodzakelijk voor de bescherming van de WRK-leiding over een lengte van circa 750 meter.



Figuur 3: Variant 1 Referentievariant met een eenzijdige (oostelijke) aansluiting voor het tankstation, met de fietstunnel bij de rotonde

Variant 2: N201 over het tankstation heen

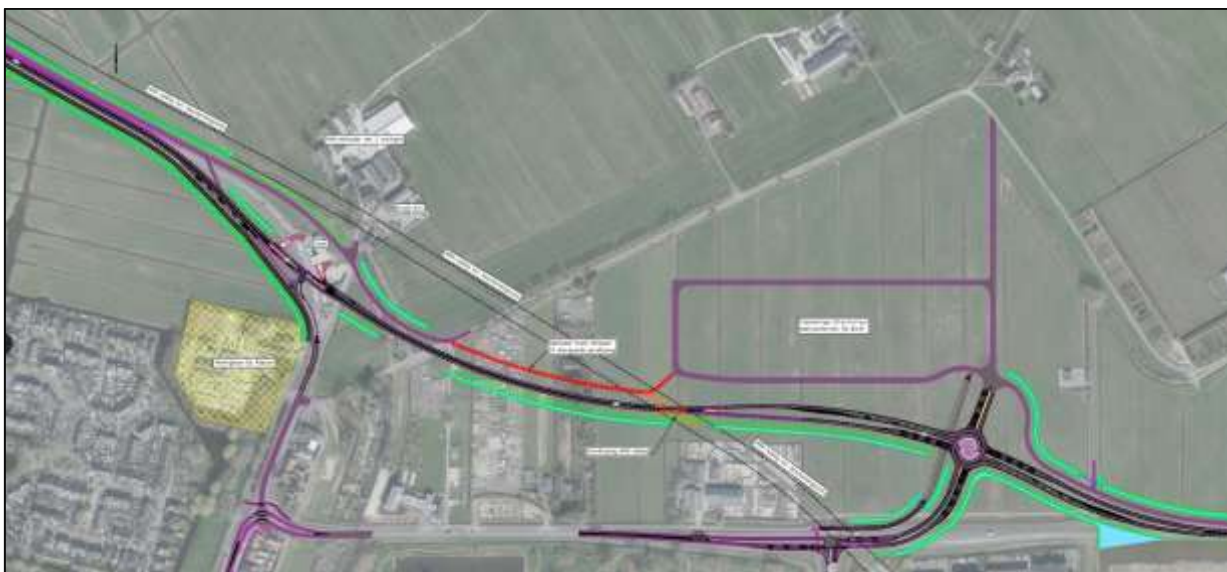
In variant 2 loopt de N201, gezien vanaf Uithoorn, in een rechtstand over het tankstation. Dit betekent dat het tankstation komt te vervallen. Door deze aanpassing wordt een slinger in het tracé voorkomen en wordt tevens de afstand tussen de noordelijke parallelweg en de WRK-leiding vergroot. Hierdoor kunnen de maatregelen ten behoeve van de ongestoorde ligging van de WRK-leiding worden beperkt. Ten opzichte van de referentievariant is de uitvoeging voor het OV vormgegeven middels een richtlijnconforme uitvoeging. Dat betekent een uitvoegstrook over een ruime lengte parallel aan de N201. Deze uitvoegstrook geeft ruimte voor de bussen om af te remmen voor de bocht naar de huidige N201. De OV-aansluiting van Mijdrecht in de richting van Uithoorn is in deze variant flexibel te verplaatsen. Door het vervallen van het tankstation kan deze zowel naar het oosten als naar het westen verschuiven. In het ontwerp is ervoor gekozen om de aansluiting zodanig te positioneren dat er voldoende opstellengte beschikbaar is voor een bus om zich recht voor de verkeerslichten op te stellen.



Figuur 4: Variant 2: N201 over het tankstation heen, met de fietstunnel bij de rotonde

Variant 3: N201 ten zuiden van het tankstation, maar met een eenzijdige (westelijke) aansluiting

In variant 3 krijgt de N201 een duidelijk afwijkende ligging ten opzichte van het referentieontwerp. Het tracé kruist in deze variant namelijk ten zuiden van het tankstation, waardoor de weg dichterbij Mijdrecht komt te liggen. Het tankstation zal bereikbaar worden vanaf de N201 voor het verkeer in de rijrichting naar Uithoorn. Volgens de uitbater van het tankstation betreft dit de belangrijkste verkeersstroom voor de afzet van brandstof. De aansluiting naar het tankstation wordt vormgegeven middels de standaardoplossing van de provincie. Dat betekent een korte uitvoegstrook en een haakse invoeging. Voor de OV-dienst in de richting van Mijdrecht is de N201 voorzien van een volwaardige uitvoegstrook. Het invoegende busverkeer van Mijdrecht richting Uithoorn sluit halverwege het tankstation aan op de N201 middels een verkeerslichtregeling. Het verkeer op de N201 kan hier niet op- of afslaan. De verschuiving van de N201 naar het zuiden betekent dat er aan de noordzijde meer ruimte ontstaat voor de parallelweg. Deze volgt voor een groot deel de bestaande ligging en slingert richting de nieuwe N201 voor een parallelle ligging. Hierdoor zijn langs de parallelweg geen ingrijpende maatregelen benodigd om de WRK-leiding te beschermen. Tevens wordt in deze variant de kruising met de WRK-leiding veel meer haaks, waardoor de overkluizing kleiner kan worden uitgevoerd.



Figuur 5: Variant 3: N201 ten zuiden van het tankstation, maar met een eenzijdige (westelijke) aansluiting, met de fietstunnel bij de rotonde

Effecten verschuiving tracé in zuidelijke richting

- *Bedrijventerrein De Bocht*
De gemeente heeft een [Ruimtelijk kader en grondexploitatie bedrijventerrein De Bocht Gemeente De Ronde Venen](#) opgesteld met bouwvlakken voor het bedrijventerrein De Bocht. Dit plan is in proces gebracht voor besluitvorming door de Raad.
Door de verschuiving van de wegas van de N201 waren er zorgen bij de gemeente dat de bouwvlakken gewijzigd moeten worden, dit is niet het geval. De groene zones tussen de bouwvlakken en de N201-wegas zullen wel wijzigen in de omvang ten noorden en zuiden van de N201, maar blijven netto dezelfde omvang hebben.
- *Geluid en leefbaarheid*
De gemeente heeft aandacht gevraagd voor de huidige en toekomstige woningbouwlocatie Adelaar. Door het verschuiven van het tracé zullen mogelijk geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. Deze waren bij de referentievariant voorzien aan de noordelijke zijde. In een verschuiving van het tracé zijn deze nu voorzien aan de zuidelijke zijde van de N201. In samenspraak met de gemeente moet onderzocht worden welke voorzieningen aanvullend noodzakelijk zijn voor de huidige en toekomstige woningbouw. Hier dienen goede afspraken over te worden gemaakt en is daarmee vergelijkbaar met deelproject Vinkeveen. De geluidwerende voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het nieuwe wegtracé 'gestrekte bocht' maken onderdeel uit van het voorliggende budget. Aanvullende voorzieningen die benodigd zijn voor toekomstige woningbouw dienen gefinancierd te worden door de initiatiefnemer.

Eindbeoordeling

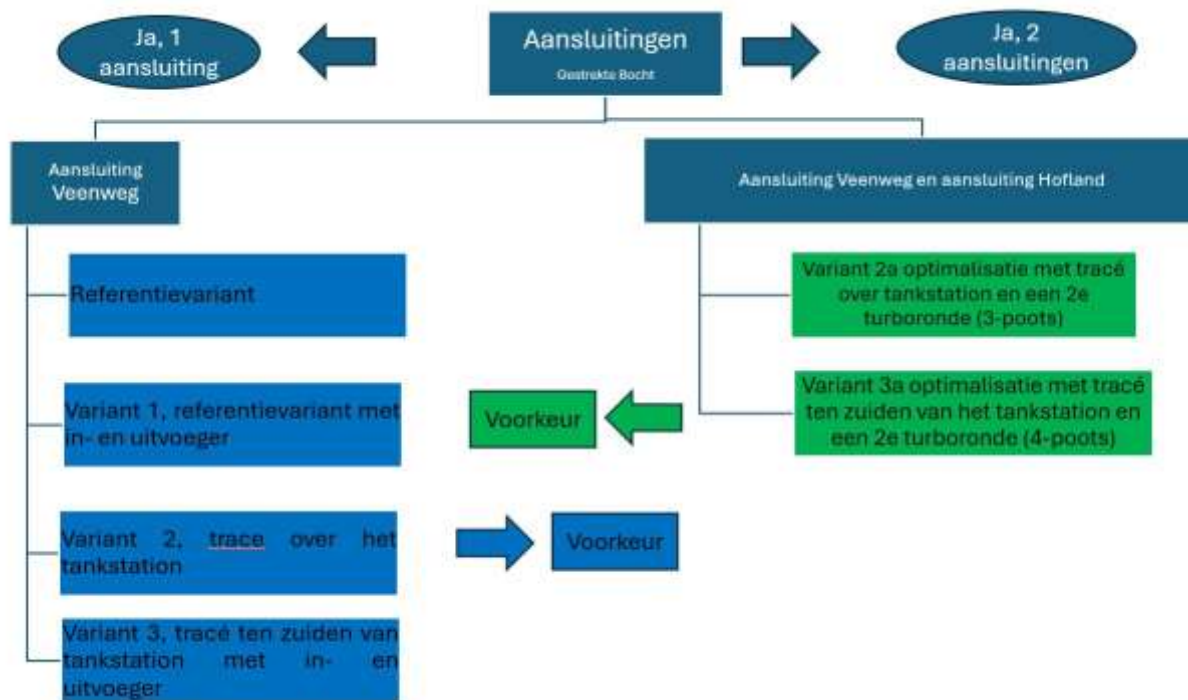
Gelet op de sterke reductie van het aantal dwangpunten met betrekking tot de WRK-leiding en het tankstation bij het zuidelijke tracé, ondanks de licht negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, wordt voorgesteld om het zuidelijke tracé uit te voeren.

Ad 3. Tweede aansluiting voor Mijdrecht

Belangrijke constatering is dat het vergelijken van de verschillende varianten bepaald wordt door de keuze voor één aansluiting of twee aansluitingen voor de gestrekte bocht Mijdrecht. Onderstaand plaatje laat deze keuzemogelijkheden goed zien. Alvorens de keuze wordt gemaakt voor een optimalisatie van het tracé, dient

eerst een keuze te worden gemaakt in het aantal aansluitingen op basis van de effecten. Dit zal ook de keuze voor een optimalisatie vereenvoudigen.

In de verdere uitwerking van de tweede aansluiting is geen ontwerp gemaakt voor een tweede aansluiting in de huidige referentievariant (de ligging van het tracé tussen het tankstation en de particuliere percelen) gelet op de dwangpunten; technische en financiële conflicten met de WRK-leiding, het tankstation en de particuliere percelen. Deze hebben namelijk tot gevolg dat de kosten voor de realisatie behoorlijk zullen toenemen. Vanuit dit oogpunt is een tweede aansluiting in de referentievariant niet meer bekeken.



Figuur 6: Stroomschema keuze 1 of 2 aansluitingen

Beschrijving varianten met twee aansluitingen:

- Variant 2A: N201 over het tankstation heen met een tweede aansluiting

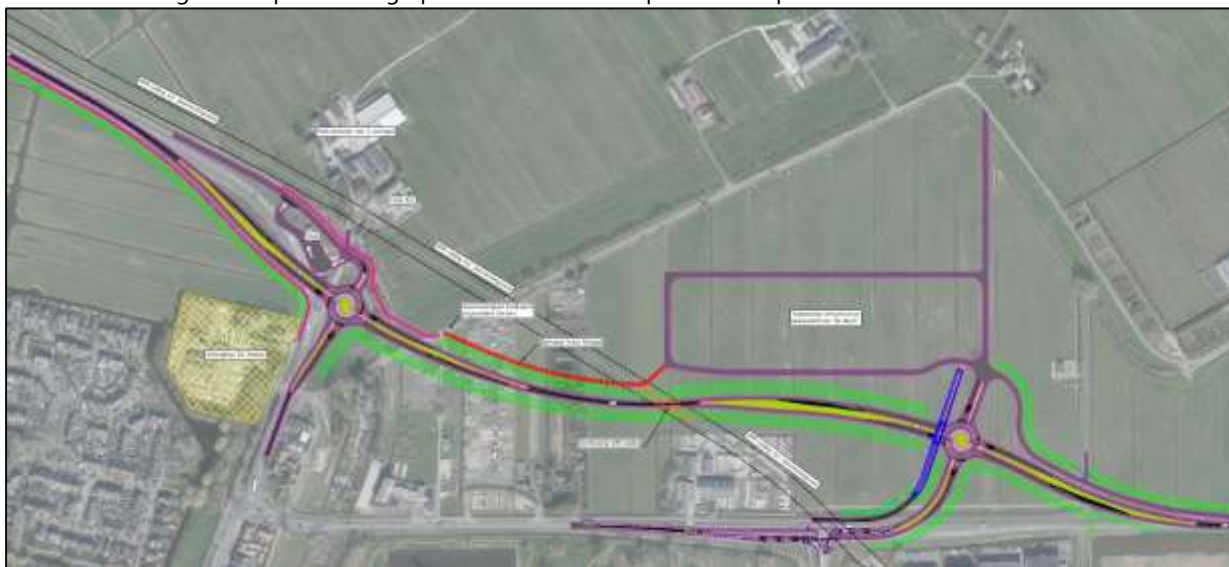
In variant 2A loopt de N201, gezien vanaf Uithoorn, in een rechtstand over het tankstation, waarbij er een aansluiting voor de kern van Mijdrecht middels een 3-poot rotonde is vormgegeven. Dit betekent dat het tankstation komt te vervallen. Door deze aanpassing blijft er een raakvlak met de WRK-leiding en de particuliere (bedrijfs)percelen. Hierdoor kunnen de maatregelen ten behoeve van de ongestoorde ligging

van de WRK-leiding worden beperkt. Een aparte aansluiting voor het OV-verkeer is niet meer nodig, deze kan gebruik maken van de rotonde.



Figuur 7: Variant 2A: N201 over het tankstation heen met een tweede aansluiting, met de fietstunnel bij de oostelijke rotonde

- **Variant 3A: N201 ten zuiden van het tankstation met een tweede aansluiting**
In variant 3A loopt de N201 ten zuiden van het tankstation, waarbij er een aansluiting voor de kern van Mijdrecht middels een 4-poot rotonde is vormgegeven. Op de noordelijke poot van de rotonde is een aansluiting op de parallelweg waardoor ook het tankstation bereikbaar is voor het verkeer uit alle richtingen. Door deze aanpassing is er geen langs liggend raakvlak meer met de WRK-leiding. Een aparte aansluiting voor het OV-verkeer is niet meer nodig, deze kan gebruik maken van de rotonde. Daarnaast zijn via de aansluiting van de parallelweg op de rotonde ook de particuliere percelen beter bereikbaar.



Figuur 8: Variant 3A: N201 ten zuiden van het tankstation met een tweede aansluiting, met de fietstunnel bij de oostelijke rotonde

Effecten

- *Verkeerstromen binnen Mijdrecht*

De realisatie van twee aansluitingen heeft tot gevolg dat het verkeer over twee aansluitingen wordt verdeeld. Uit de verkeerskundige berekeningen blijkt dat een meerstrooksrotonde voldoende capaciteit heeft en de doorstroming garandeert. In de verdere uitwerking zal de vormgeving van een meerstrooksrotonde nader onderzocht en uitgewerkt worden. Daarnaast wordt uit het verkeersmodel duidelijk dat een tweede aansluiting leidt tot een vermindering van het verkeer op een deel van het onderliggende wegennet. Het (sluip)verkeer vanuit het dorp in de richting van Uithoorn maakt bij één aansluiting meer gebruik van de lokale polderwegen (Oosterlandweg/AC Verhoefweg/Ringdijk Tweede Bedijking) ten zuiden van de kern Mijdrecht. Het verkeer op de voormalige N201 tussen kruispunt Hofland en het tankstation komt bij een tweede aansluiting op maximaal 12.000 motorvoertuigen per etmaal (planjaar 2040), in tegenstelling tot één aansluiting waarbij dit stuk een doodlopende weg is. Beiden ten opzichte van meer dan 20.000 voertuigen in de huidige situatie

- *Doorstroming op de N201 met twee aansluitingen*

De doorstroming op de N201 is beoordeeld met een vergelijking van het verkeersmodel tussen één aansluiting en twee aansluitingen voor de N201 ter hoogte van de kern Mijdrecht in 2040. Het beeld van 2030 en 2040 is sterk vergelijkbaar voor de effecten van een tweede aansluiting op N201 voor Mijdrecht. Belangrijkste gevolg is de toename van het verkeer vanuit Mijdrecht zuid en west naar de N201 naar de westelijke aansluiting. We zien hier drie grote routeverschillen ten opzichte van één aansluiting aan oostzijde:

- Een deel van het verkeer uit Mijdrecht zuid en west rijdt nu door het dorp naar de westelijke aansluiting in plaats van de oostelijke aansluiting;
- Een deel van het verkeer uit Mijdrecht zuid en west rijdt nu door het dorp naar de westelijke aansluiting in plaats van via Oosterlandweg en AC Verhoefweg naar de aansluiting op de N201 bij Uithoorn (via N196);
- Een deel van het verkeer uit Mijdrecht zuid en west rijdt nu via Oosterlandweg en AC Verhoefweg naar de aansluiting op de N201 bij Uithoorn (via N196) en vervolgens via N201 naar A4 in het zuiden in plaats van via Oosterlandweg en AC Verhoefweg naar het zuiden via N231/N462/N446 naar A4.

Er zijn enkele kleinere verschillen te zien, waaronder:

- Een beperkte reductie van verkeer van Mijdrecht zuid en west dat nu naar de westelijke aansluiting op de N201 in oostelijke richting rijdt in plaats van door de kern via de N212 naar de N201 en
- Enkele afnames van verkeer aan de oostzijde van Mijdrecht.

Algemene conclusie is dat ten opzichte van de referentievariant de intensiteiten op de N201 toenemen, vooral in westelijke richting naar de A4 en dan zuidwaarts. Maar ook dat op de oostelijke aansluiting van het dorp en bij de N201-aansluiting via N196 en via N212 iets afnemen. Daarnaast neemt het verkeer ten zuidwesten van Mijdrecht af richting A4.

Eindbeoordeling

Gelet op de afname van sluipverkeer en de verbeterde bereikbaarheid voor de kern Mijdrecht, het tankstation en particulieren wordt voorgesteld om twee aansluitingen te realiseren op de N201 ter hoogte van de kern Mijdrecht. Aandachtspunt in de verdere uitwerking zijn de benodigde geluidwerende voorzieningen voor de bestaande en mogelijk toekomstige woonwijken.

Totaalafweging

Het is van belang om een goed overzicht te geven van de positieve en negatieve gevolgen van de optimalisaties. Hierbij worden de doelstellingen van het project N201 beschouwd: verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. En de gevolgen voor natuur (weidevogelgebied en houtopstanden), landschappelijke inpassing (bestaande structuren in - agrarisch cultuur - landschap) en de WRK-leiding (raakvlak door langsliggende of overkluizende maatregelen).

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid scoort positief bij twee aansluitingen Mijdrecht. Dit heeft te maken met het voorkomen van een conflictsituatie door directe (eenzijdige) aansluiting voor het tankstation op de N201 welke in de directe nabijheid ligt van de OV-aansluiting bij slechts één aansluiting voor Mijdrecht. Daarnaast zijn voor de weggebruiker twee volwaardige aansluitingen voor al het verkeer logischer en duidelijker dan één aansluiting en een OV-aansluiting bij een (eenzijdig) aangesloten tankstation. Door het toepassen van een meerstrooksrotonde neemt de snelheid van het verkeer af ter hoogte van de aansluitingen wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Nadeel bij een meerstrooksrotonde is een laag risico op afdekongevallen. Gelet op de lage snelheid ontstaat voornamelijk blikshade op de rotonde. De aanwezigheid van een fietstunnel voorkomt ook conflicten met fietsverkeer.

Leefbaarheid

De leefbaarheid scoort positief, omdat het verkeer uit het dorp via een directe route naar de N201 rijdt in plaats van via de polderwegen naar Uithoorn. Echter krijgen de gemeentelijke wegen direct naar de tweede aansluiting meer verkeer ten opzichte van de vorige variant waardoor dit een negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de woningen aan Hofland (max. 12.000 motorvoertuigen per etmaal – planjaar 2040). Belangrijk hierbij is wel dat deze woningen in de huidige situatie te maken hebben met al het doorgaande verkeer van de N201 (meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal).

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid voor de kern van Mijdrecht, het tankstation en omwonenden in de Polder Groot Mijdrecht neemt toe met een tweede aansluiting, Dit geldt ook voor de OV- en hulpdiensten. De doorstroming op de N201 neemt door twee aansluitingen licht af ten opzichte van één aansluiting, maar neemt zeker toe ten opzichte van de huidige bocht in de N201.

Landschappelijke inpassing en natuur

De landschappelijke inpassing is licht negatief bij een zuidelijk tracé met een tweede aansluiting, daarnaast is het ruimtebeslag ook groter. Dit laatste heeft ook direct een licht negatieve impact op de natuurwaarden rondom de N201.

Maatregelen WRK-leiding

Er zijn met uitzondering van een overkluizing geen maatregelen meer nodig voor de WRK-leiding bij een zuidelijke ligging van het tracé. Hiermee neemt ook een risico in de uitvoering voor beschadiging en uitval van de leiding af. Dit tracé heeft een duidelijke voorkeur van de eigenaar van de leiding. Er is geen sprake meer van een ligging van de weg met talud in de beschermingszone van de leiding. Door een gewijzigd tracé neemt de overspanning van de overkluizing van de WRK-leiding tussen de twee aansluitingen af en daarmee ook de kosten.

Afwegingstabel

Om een goed overzicht te geven van de criteria waarop de varianten van elkaar verschillen en of dit een positief of een negatief gevolg heeft, is een totale afwegingstabel opgesteld met alleen de onderscheidende criteria. In deze tabel is een onderscheid aangebracht in de keuze voor één of twee aansluitingen en de daaruit volgende keuze voor een optimalisatie van het tracé. Belangrijk is dat wegingsfactoren zijn toegekend, gerelateerd aan de doelstellingen van de N201.

Op basis van de effecten is onderstaande afwegingstabel opgesteld.

				1 aansluiting N201 Mijdrecht	2 aansluitingen N201 Mijdrecht	
	Wegings factor	Criteria	Wegings factor			
Criteria		Subcriteria	Subcriteria (%)	Referentievariant, VRI	Variant 2a optimalisatie met tracé over tankstation	Variant 3a optimalisatie met tracé ten zuiden van het 2 tankstation
Verkeersveiligheid	30%	Conflictsituaties	35%	0	0	0
		Logica en verwachtingen weggebruiker	35%	0	1	1
		Snelheid	15%	0	1	1
		Afdekongevallen	15%	0	-1	-1
Leefbaarheid	20%	Toekomstige woningbouwlocatie (Adela	15%	0	0	0
		Sluipverkeer	50%	0	1	1
		Geluid	35%	0	-1	-1
Bereikbaarheid	25%	Doorstroming N201	40%	0	-1	-1
		Afwikkeling bedrijventerrein de Bocht	10%	0	0	0
		Ontsluiting Mijdrecht	20%	0	1	1
		Calamiteiten doorsteek	10%	0	1	1
		Prioritering voor OV en Hulpdiensten	5%	0	0	0
		Toegankelijkheid particuliere percelen	5%	0	0	1
		Toegankelijkheid Shell	10%	0	0	1
Landschappelijke Inpassing	3%	Landschappelijke structuur	40%	0	0	-1
		Ruimtebeslag	30%	0	0	-1
		Impact cultuurhistorische waarden	15%	0	0	0
		Impact Archeologische waarden	15%	0	0	0
Natuur	3%	Beschermde soorten	33%	0	0	0
		Weidevogelkerngebied en icoonsoorten	33%	0	0	-1
		Houtopstanden	33%	0	0	0
Bereikbaarheid WRK voor B&O						
	10%		100%	0	0	1
Toekomstvastheid	10%	Mogelijke verbreding van de N201	50%	0	1	1
		Flexibiliteit kruisingen	50%	0	0	0
Totaal (excl. beoordeling kosten)	100%			0	16	27

Figuur 9: Afweegtabel

Op basis van de bovenstaande afwegingen wordt voorgesteld twee aansluitingen (met meerstrooksrotondes) te realiseren voor de kern van Mijdrecht in een zuidelijk gelegen tracé vanwege:

- de verbeterde verkeersveiligheid op de N201 met de inrichting van aansluitingen middels een meerstrooksrotonde; indien blijkt uit de aanvullende berekeningen dat een meerstrooksrotonde niet kan zijn geregelde kruisingen met VRI een terugvaloptie;
- de verlaging van de intensiteiten op het gemeentelijke wegennet;
- de verdeling van het verkeer richting dorp en bedrijventerrein op twee aansluitingen en daarmee de verkeersdruk per aansluiting;
- de verbeterde bereikbaarheid voor de bewoners van Mijdrecht en ook de duidelijkheid voor de weggebruiker richting Mijdrecht;
- de verbeterde bereikbaarheid voor de OV-diensten en hulpdiensten;
- de verbeterde bereikbaarheid van het tankstation en particuliere percelen;
- het voorkomen van een nadeelcompensatieclaim door het tankstation vanwege het niet krijgen van een aansluiting in de referentievariant.