

# Bijlage 5

Dossier aangehouden varianten



## Dossier aangehouden varianten (niet actief) N201 Toekomstvast, fase 2


In fase 2 van project N201 Toekomstvast gaan we dieper in op de diverse oplossingen van de knelpunten en bouwstenen. In de specialistensessie van 8 mei 2019 is samen met specialisten vanuit verschillende disciplines gebrainstormd over mogelijke oplossingsrichtingen per knelpunt en per bouwsteen. Bij deze sessie waren specialisten aanwezig vanuit de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, klimaat, natuur en landschap. De mogelijke oplossingsrichtingen die kansrijk lijken, zijn vervolgens opgenomen in de memo 'knelpunten en bouwstenen en voorkeursvarianten' en hier zijn schetsontwerpen van gemaakt ten behoeve van de ontwerpateliers. Tijdens de ontwerpateliers zijn deze schetsontwerpen gepresenteerd en besproken met de omgeving, zoals bewoners, belangenbehartigers en andere stakeholders. Tijdens de tweede specialistensessie van 19 september 2019 waren specialisten vanuit dezelfde thema's aanwezig, m.u.v. verkeer. In deze sessie zijn de varianten die gewijzigd of toegevoegd zijn naar aanleiding van het eerste ontwerpatelier of (verkeers)analyses of andere inzichten besproken om de impact te bepalen op de betreffende thema's. Daarnaast zijn de impactbeschrijvingen van de varianten uit de eerste ronde aangevuld met beschrijvingen op welke manier de negatieve impact op een thema te verminderen of weg te nemen is. Eind november/begin december 2019 heeft de tweede ronde ontwerpateliers plaatsgevonden. Tijdens deze ontwerpateliers zijn de op dat moment actieve varianten besproken met aanwezigen. De oplossingsrichtingen die benoemd zijn in de specialistensessie, de ontwerpateliers, en door de omgeving zijn aangedragen, en die zijn aangehouden omdat deze niet kansrijk lijken, zijn in voorliggend dossier opgenomen. Dit dossier betreft dus een overzicht van de oplossingsrichtingen die besproken zijn en vervolgens aangehouden zijn, met daarbij duidelijk de reden waarom de oplossingsrichting is aangehouden en waar/wanneer dit beslist is.

Elke paragraaf geeft een overzicht van de aangehouden varianten per knelpunt of bouwsteen. De knelpunten en bouwstenen die aan bod komen zijn:


- Knelpunt 1: Mijdrecht
- Knelpunt 2: N212
- Knelpunt 3: Aansluiting A2
- Knelpunt 4: Loenersloot
- Knelpunt 5: N402 (Loenen)
- Knelpunt 6: Vreeland – Singel
- Knelpunt 7: Vreeland – Raadhuislaan
- Bouwsteen A: Passage Vinkeveen
- Bouwsteen B: Demmeriksebrug
- Bouwsteen C: Passage brug Vreeland

## 1.1 Knelpunt 1: Mijdrecht


### Variant 1A-a. Eén aansluiting met uitritten

	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1A-a	In deze variant is er een rechtstreekse ontsluiting van de aangrenzende wegen op de N201 door middel van uitritten.
Reden voor aanhouden variant	Deze oplossing heeft niet de voorkeur aangezien een rechtstreekse aansluiting onwenselijk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Daarnaast is dit ontwerp in strijd met de uitgangspunten van 'Duurzaam veilig wegverkeer'. Ook moet in deze variant de bussen omrijden en bestaat de mogelijkheid dat de capaciteit van het kruispunt onvoldoende is. Daarnaast dienen de zijwegen beter ontsloten te worden dan het geval is in deze variant.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier

**Variant 1A-b. Korte bocht: één aansluiting aan oostkant bij de Veenweg met parallelweg**

	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1A-b	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De bocht bij Mijdrecht wordt afgesneden waarbij het gedeelte van de N201 dat nu direct langs de kom loopt (richting kruispunt met Hofland). De verlegde N201 loopt vanuit de westzijde rechtdoor, achter het tankstation langs. De weg kruist het Waverveensepad wat daarmee afgesloten wordt, of op een nader te bepalen locatie aangesloten moet worden, krijgt een kruispunt in het verlengde van de Veenweg en sluit vervolgens aan de oostzijde voorbij de Veenweg weer aan op de huidige N201. De Veenweg krijgt twee kruispunten die dicht bij elkaar liggen en die zijn geregeld met verkeerslichten. De bussen van en naar Mijdrecht maken gebruik van dit kruispunt. Dit betekent dat de bussen moeten omrijden om de kern van Mijdrecht te ontsluiten.</li> <li>- Het fietspad blijft de bestaande route volgen.</li> <li>- Aan de noordzijde van de verlegde N201 komt een parallelweg te liggen die het Waverveense pad, de Waverveense Zijweg en de diverse kavels aan de noordzijde van de N201 ontsluit. Deze parallelweg is bereikbaar via het kruispunt Veenweg en sluit in het westen aan op het kruispunt met de N198 (huidige busbaan wordt hiervoor gebruikt).</li> <li>- Vanwege de aanwezigheid van een drinkwaterleiding is het niet mogelijk om t.h.v. het Waverveensepad of de Veenweg een fietstunnel te realiseren. Een fietsbrug heeft een grote negatieve landschappelijke impact. Daarom is ter hoogte van de Veenweg een fietsoversteek met een verkeersregelininstallatie in deze variant mee genomen.</li> </ul>
Reden voor aanhouden variant	Een trechtering heeft plaatsgevonden t.b.v. het bepalen van voorkeursvarianten en alternatieven per knelpunt en bouwsteen. Deze variant is in deze trechtering stap aangehouden omdat deze een mindere bijdrage levert aan de projectdoelstellingen dan de gekozen voorkeursvariant en het alternatief. De keuze voor 1 aansluiting wordt niet gedragen door de gemeente en daarnaast heeft deze negatieve effecten op de verkeersafwikkeling in Mijdrecht en op het kruispunt met de Veenweg (daar liggen twee kruispunten vlak achter elkaar).
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Variant is op de eerste en tweede ontwerpatelier getoond.

**Variant 1B. Korte bocht: twee aansluitingen met parallelweg**


	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De bocht bij Mijdrecht wordt afgesneden waarbij het gedeelte van de N201 dat nu direct langs de kom loopt (richting kruispunt met Hofland). De verlegde N201 loopt vanuit de westzijde rechtdoor, achter het tankstation langs. De weg kruist het Waverveensepad wat daarmee afgesloten wordt, of op een nader te bepalen locatie aangesloten moet worden, krijgt een kruispunt in het verlengde van de Veenweg en sluit vervolgens aan de oostzijde voorbij de Veenweg weer aan op de huidige N201. De Veenweg krijgt twee kruispunten die dicht bij elkaar liggen en deze zijn met verkeerslichten geregeld</li> <li>- Het fietspad blijft de bestaande route volgen.</li> <li>- Vanwege de aanwezigheid van een drinkwater transportleiding is het niet mogelijk om ter hoogte van het Waverveensepad of de Veenweg een fietstunnel te realiseren. Een fietsbrug heeft een grote negatieve landschappelijke impact. Daarom is er t.h.v. de Veenweg een fietsoversteek met verkeersregelinstantie in deze variant.</li> <li>- Aan de noordzijde van de verlegde N201 komt een parallelweg te liggen die het Waverveense pad, de Waverveense Zijweg en de diverse kavels aan de noordzijde van de N201 ontsluit. Deze parallelweg is bereikbaar via het kruispunt Veenweg en sluit in het westen aan op het kruispunt met de N198 (huidige busbaan wordt hiervoor gebruikt).</li> </ul>
Reden voor aanhouden variant	Een trechtering heeft plaatsgevonden t.b.v. het bepalen van voorkeursvarianten en alternatieven per knelpunt en bouwsteen. Deze variant is in deze trechtering stap aangehouden omdat deze qua inpassing een mindere bijdrage levert aan de projectdoelstellingen dan de gekozen voorkeursvariant en het alternatief, en variant 1B heeft minder draagvlak in de omgeving.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Variant is op de eerste en tweede ontwerpatelier getoond.



## Variante 1C. Verplaatsen busbaan naar zuidzijde N201

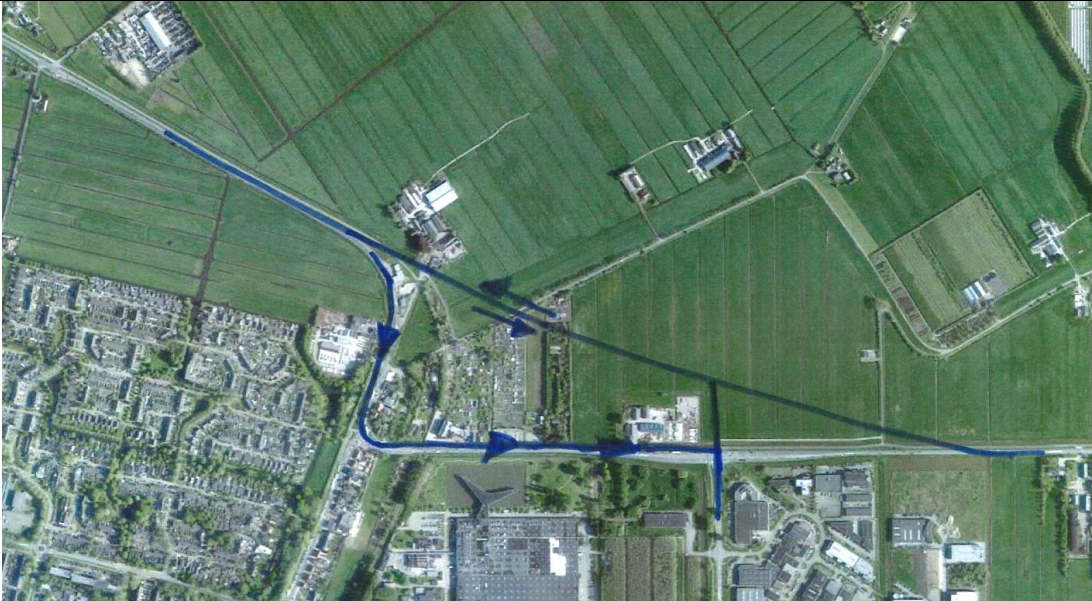
	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1C	Korte bocht, met het verplaatsen van de busbaan naar de andere kant van de N201. Afhankelijk van de uitkomsten voor het verbeteren van het OV wordt inzichtelijk of verplaatsen van de busbaan toegevoegde waarde heeft. Ook kan het verplaatsen een versimpeling van de kruispunt(en) bij Mijdrecht betekenen maar brengt ook kosten met zich mee omdat tussen Uithoorn en Mijdrecht het gehele tracé aanpast moet worden.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant vraagt om een grote ingreep in het huidige wegprofiel aangezien de busbaan die nu aan de noordzijde is gesitueerd naar de zuidzijde van de n201 moet worden verplaatst. Dit houdt dan gelijk in dat de N201 naar het noorden moet worden opgeschoven. Dit heeft consequenties voor de inrichting van de kruispunten waar op wordt aangesloten aangezien die opnieuw moeten worden ingericht. Met name bij Uithoorn zijn de aanpassingen ingrijpend. Daarnaast dienen alle in- en uitritten naar de percelen gelegen aan dit stuk van de N201 aangepast te worden.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze (nog) niet als kansrijke oplossing benoemd is na de specialistensessie op 8 mei 2019. Mogelijk gaat deze variant nog mee in de uitwerking van fiets- en OV potentie.
Omgevingsparticipatie	Bij het eerste ontwerpatelier is ingegaan op het onderzoek dat loopt naar fiets- en OV potentie in de omgeving en de haalbaarheidsstudie naar station Loenersloot. Deze variant is echter niet specifiek benoemd.

**Variant 1D. 1 aansluiting westzijde**

	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1D	Korte bocht, met 1 aansluiting aan westzijde.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is niet kansrijk omdat het merendeel van het vrachtverkeer met bestemming Mijdrecht aan de oostzijde van Mijdrecht (Veenweg) moet zijn en daarmee de korte bocht maar beperktere positieve effecten heeft op leefbaarheid (geluid, lucht) dan 1 aansluiting aan de oostzijde. In deze variant moet het vrachtverkeer alsnog over de oude N201 richting de Veenweg waardoor de verkeersveiligheid ook niet dusdanig verbetert. Besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.




**Variant 1E. Verkeersregeling, 'rondje circuit'**

	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1E	Korte bocht Mijdrecht en verkeersregeling zoals een 'rondje circuit'. Dit houdt in dat verkeer van het noordwesten via de oude weg Mijdrecht inrijdt (dus alleen Mijdrecht inrijden van west naar oost) en Mijdrecht weer uit via de nieuwe korte bocht.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant lost het probleem niet voldoende op. De verkeersveiligheid wordt niet verhoogd en bussen die richting Hofland of de kern van Mijdrecht gaan moeten in deze variant omrijden. Het vrachtverkeer kan vanuit het noordwesten nog steeds Mijdrecht inrijden. Bestemmingsverkeer rijdt Mijdrecht daarnaast nog steeds in op deze locatie waardoor er beperkte positieve effecten op leefbaarheid zijn. Het huidige tracé van de N201 wordt in deze variant veel gebruikt.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het eerste ontwerpatelier. Tijdens het eerste ontwerpatelier is echter wel over deze variant gesproken aan de ontwerptafel. Er is gesproken over de mogelijkheid om vrachtverkeer via de Veenweg te laten rijden en overig verkeer (ook) via Hofland. Door het vrachtverkeer niet over Hofland te laten gaan, maar via de Veenweg Mijdrecht in te loodsen wordt weinig tot niets gedaan aan de verkeersveiligheid op de huidige N201. In deze variant blijft de huidige N201 belast door het vrachtverkeer (en overige verkeer). De nieuwe N201 wordt dan onvoldoende benut en overlast op de huidige locatie blijft aanwezig. Hierdoor vormt deze variant geen geschikte oplossing voor het probleem.

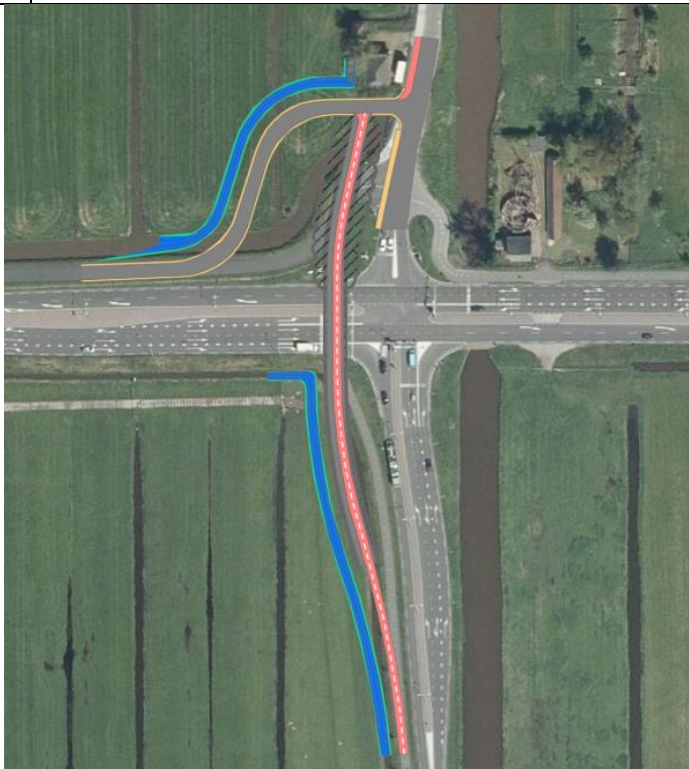


**Variant 1F. Lange bocht Mijdrecht**

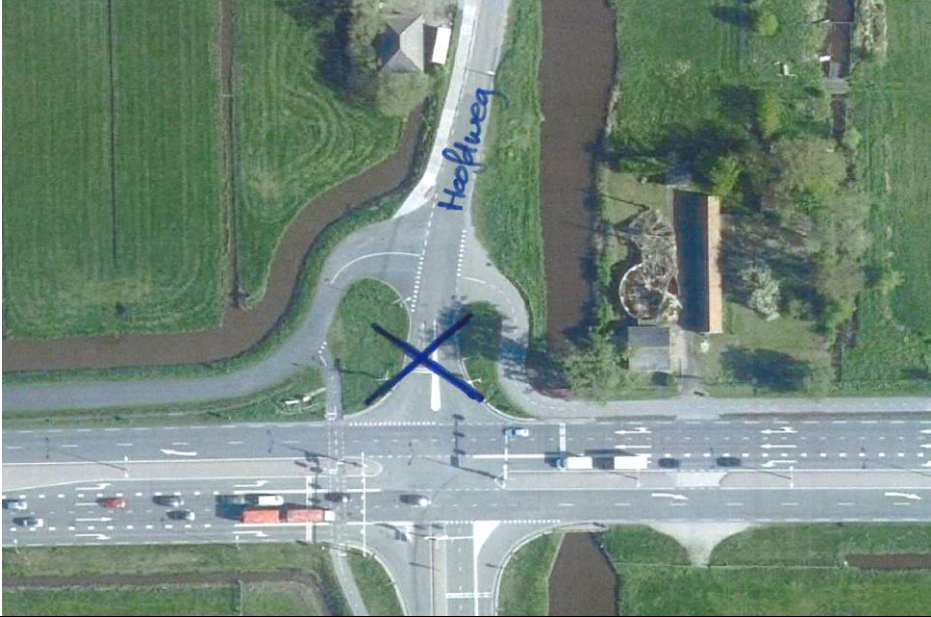
	Knelpunt 1: Mijdrecht
Huidige situatie / probleemdefinitie	Er rijden relatief veel bussen op deze route: 6-8 bussen per uur per richting. Er is een aparte busbaan aan de noordzijde van de N201, waar de bussen in westelijke richting rijden naar Uithoorn. Momenteel treedt echter geen file op in westelijke richting. Daarnaast is er relatief veel vrachtverkeer dat vanuit Uithoorn in de richting van de A2 rijdt (op de N201 van west naar oost). Op dit moment ervaren de bewoners van de woningen in de bocht (ter hoogte van Hofland) lucht- en geluidsoverlast van de N201.
Oplossingsrichting Variant 1F	Lange bocht Mijdrecht. Vanuit natuur gezien is deze variant niet wenselijk aangezien de weg in deze variant een groot weidevogelkerngebied doorsnijdt waardoor er een grote landschappelijke en ecologische impact is. Daarnaast betreft deze variant een forse ingreep in het landschap. De huidige weg dient behouden te blijven vanwege de huisaansluitingen en bestaande aantakende wegen.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant heeft een grote negatieve impact op landschap en natuur waardoor deze variant is aangehouden. In deze variant loopt de weg dwars door het vogelweidegebied en veenweidegebied. Daarnaast dient het huidige tracé behouden te blijven vanwege de huisaansluitingen en bestaande aantakende wegen. Het huidige tracé van de N201 kan hierdoor niet gebruikt worden als compensatiegebied. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

## 1.2 Knelpunt 2: N212

### Variante 2B. Fietstunnel

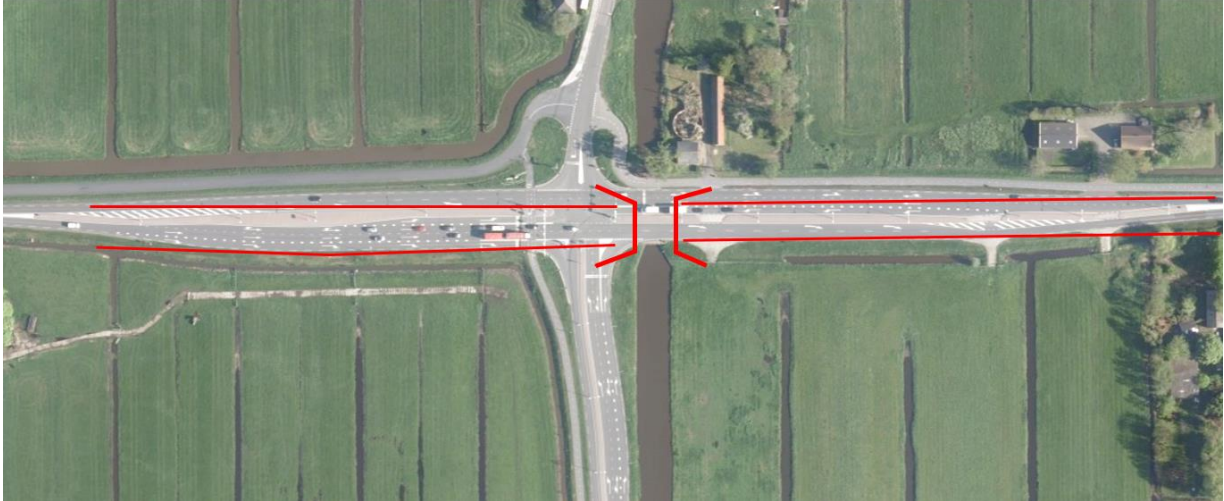
	Knelpunt 2: N212
Huidige situatie / probleemdefinitie	De verkeersstromen vanaf de N212 (zuiden) naar de N201 in de richting van Mijdrecht (westen) zijn zwaar en leggen een fors beslag op de capaciteit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat in 2030 hier in de avondspits sprake is van een matige verkeersafwikkeling bij het huidige wegontwerp. De lengte van het opstelvak voor linksaf is soms te kort, zodat deze geblokkeerd wordt. Op dit punt passeren er geen bussen. Fietsers langs de N201 zitten op een noordelijke parallelweg en de N212 heeft een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde. In het beleid van de provincie hebben deze fietspaden een lage prioriteit.
Oplossingsrichting Variante 2B	Om het kruispunt te vereenvoudigen en meer capaciteit te bieden op het kruispunt komt de fietsoversteek over de N201 te vervallen en wordt een fietstunnel aan de westzijde van het kruispunt aangelegd. De tunnel loopt van noord naar zuid onder de N201 door. Daarnaast wordt mogelijk ook de indeling van de opstelstroken gewijzigd, de rechtdoorstrook op de N212 is nu gecombineerd met de linksafstroken, deze wordt gecombineerd met de rechtsafstrook en op de Hoofdweg (vanuit Waverveen) worden opstelstroken aangebracht.
Reden voor aanhouden variant	Bij het rechte trekken van de bocht bij Mijdrecht ontstaat er een andere verkeerssituatie. Het aanleggen van enkel een fietstunnel biedt niet voldoende oplossend vermogen voor deze nieuwe situatie.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is getoond tijdens het eerste ontwerpatelier.

**Variant 2C. Afkoppelen Hoofdweg**

	Knelpunt 2: N212
Huidige situatie / probleemdefinitie	De verkeersstromen vanaf de N212 (zuiden) naar de N201 in de richting van Mijdrecht (westen) zijn zwaar en leggen een fors beslag op de capaciteit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat in 2030 hier in de avondspits sprake is van een matige verkeersafwikkeling bij het huidige wegontwerp. De lengte van het opstelvak voor linksaf is soms te kort, zodat deze geblokkeerd wordt. Op dit punt passeren er geen bussen. Fietsers langs de N201 zitten op een noordelijke parallelweg en de N212 heeft een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde. In het beleid van de provincie hebben deze fietspaden een lage prioriteit.
Oplossingsrichting Variant 2C	Afkoppelen Hoofdweg (ontsluiting Waverveen). In deze variant wordt De Hoofdweg afgekoppeld van de N201. Het huidige kruispunt (N201-Hoofdweg) komt hierdoor te vervallen.
	
Reden voor aanhouden variant	Dit is geen realistische variant, want hiermee wordt het verkeer van en naar Waverveen verder door de polder verspreid en ontstaan er onnodig langere routes voor dit verkeer. Daarnaast heeft deze variant ook niet het gewenste effect op leefbaarheid. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdokumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

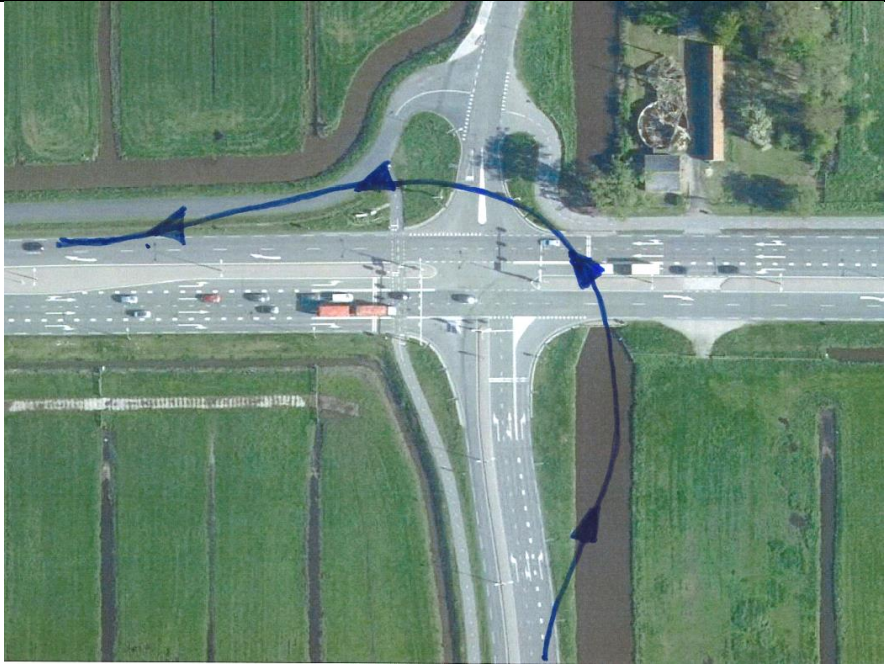


**Variant 2D. Verdiepte ligging met rechtdoorstroken**

	Knelpunt 2: N212
Huidige situatie / probleemdefinitie	De verkeersstromen vanaf de N212 (zuiden) naar de N201 in de richting van Mijdrecht (westen) zijn zwaar en leggen een fors beslag op de capaciteit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat in 2030 hier in de avondspits sprake is van een matige verkeersafwikkeling bij het huidige wegontwerp. De lengte van het opstelvak voor linksaf is soms te kort, zodat deze geblokkeerd wordt. Op dit punt passeren er geen bussen. Fietsers langs de N201 zitten op een noordelijke parallelweg en de N212 heeft een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde. In het beleid van de provincie hebben deze fietspaden een lage prioriteit.
Oplossingsrichting Variant 2D	Verdiepte ligging van de N201 met rechtdoorstroken. Daarvoor moet onder het water 'Hoofdtocht' gegaan worden met een aquaduct.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is lastig te realiseren met de naastgelegen vaart 'Hoofdtocht'. De verdiepte ligging zou dan erg diep moeten om hier onderdoor te kunnen en er zouden extra lange hellingbanen aangelegd moeten worden wat niet past binnen het wegprofiel. Deze variant is erg duur in relatie tot het oplossend vermogen. Daarnaast is in deze variant de bebouwing aan de zuidwest en noordoost kant niet meer te ontsluiten. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.



**Variant 2E. Fly-over van zuid naar west**

	Knelpunt 2: N212
Huidige situatie / probleemdefinitie	De verkeersstromen vanaf de N212 (zuiden) naar de N201 in de richting van Mijdrecht (westen) zijn zwaar en leggen een fors beslag op de capaciteit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat in 2030 hier in de avondspits sprake is van een matige verkeersafwikkeling bij het huidige wegontwerp. De lengte van het opstelvak voor linksaf is soms te kort, zodat deze geblokkeerd wordt. Op dit punt passeren er geen bussen. Fietsers langs de N201 zitten op een noordelijke parallelweg en de N212 heeft een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde. In het beleid van de provincie hebben deze fietspaden een lage prioriteit.
Oplossingsrichting Variant 2E	Fly-over vanaf het zuiden naar het westen.
	
Reden voor aanhouden variant	Dit is een te dure oplossing en heeft een enorme ruimtelijke impact. Om deze variant mogelijk te maken is er een wegverlegging van de N212 nodig. Dit vraagt om een groot ruimtebeslag waardoor er een negatieve impact is op natuur en landschap. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.



## 1.3 Knelpunt 3: aansluiting A2

### Variant 3A. Verlengen opstelstroken

	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3A	De opstelstroken worden zoveel mogelijk verlengd, zowel op de N201 vanuit Mijdrecht naar de A2 richting Amsterdam, als vanuit Loenen op de N201 naar de A2 in de richting Amsterdam. Hiermee worden de knelpunten niet opgelost, maar duur het wel langer voordat verkeer in andere richtingen geblokkeerd wordt.
Reden voor aanhouden variant	Het verlengen van de opstelstroken is op zichzelf niet voldoende om de problemen op dit knelpunt op te lossen.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019




Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 19 september 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het tweede ontwerpatelier.
-----------------------	---

### Variant 3B. Fietstunnel

	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het</p>



	<p>kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
<p>Oplossingsrichting Variant 3B</p>	<p>Tunnel aanleggen voor fietsers.</p>
	
<p>Reden voor aanhouden variant</p>	<p>Het zijn relatief weinig fietsers die gebruik maken van de fietspaden in de huidige situatie. Voor de fietsers die nu gebruik maken van deze oversteek is een fietsroute langs de zuidzijde van de N201 een betere oplossing. Als het station Loenersloot gerealiseerd wordt, is dit wel een oplossing die bij kan dragen aan fietsdoorstroming en verkeersveiligheid, dit is echter ook afhankelijk van de aantrekkende werking van fietsers richting station Loenersloot.</p> <p>Op basis hiervan is deze variant nu niet uitgewerkt, maar kan mogelijk nog meegenomen worden indien blijkt uit de haalbaarheidsstudie Loenersloot en fiets/OV dat dit een probleemoplossende variant is. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.</p>
<p>Kader</p>	<p>PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019</p>
<p>Ontwerpdocumentatie</p>	<p>Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze in de specialistensessie van 8 mei 2019 (vooralsnog) is aangehouden.</p>
<p>Omgevingsparticipatie</p>	<p>Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier. Wel is daar ingegaan op het onderzoek dat loopt naar OV en fietspotentie in de omgeving en de haalbaarheidsstudie naar station Loenersloot.</p>



**Variant 3C. Fietspad naar zuidkant**

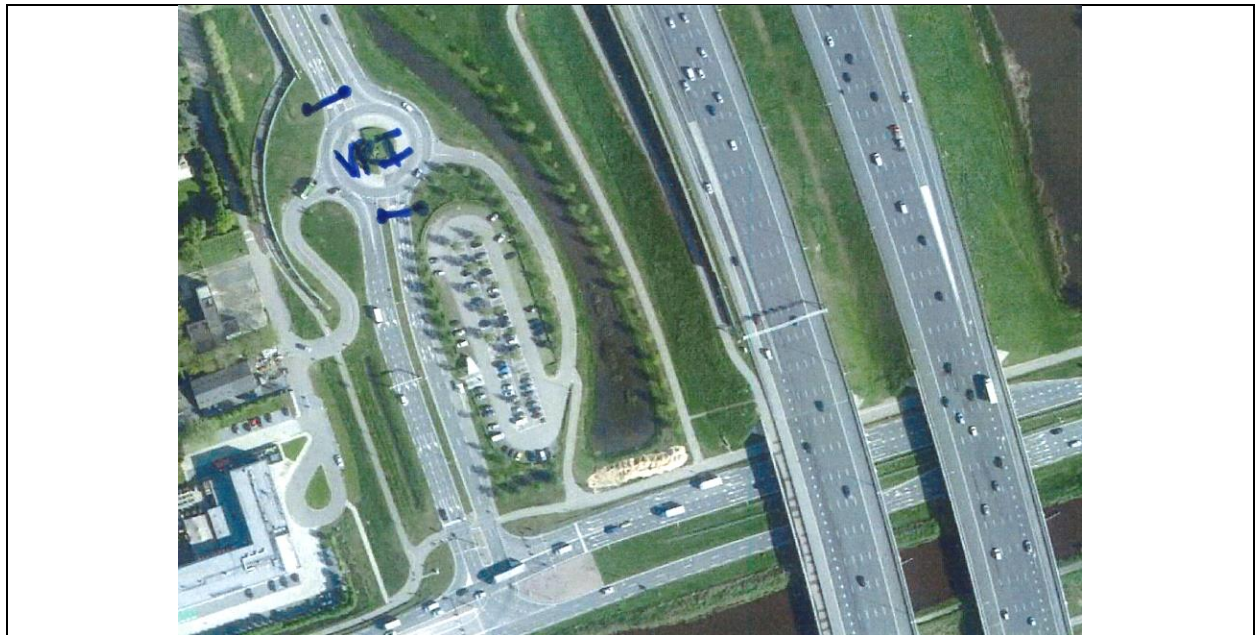
	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3C	Het fietspad verplaatsen naar de zuidkant, langs de Angstel.



Reden voor aanhouden variant	Deze variant is niet kansrijk omdat hier direct aangrenzend en onder de snelweg door een gedeelte van het Natuur Netwerk Nederland aanwezig is. Ook is er voor de aansluiting richting Loenersloot een nieuwe brug over de Angstel nodig waardoor negatieve impact op natuur op zal treden. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdokumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is getoond bij het eerste ontwerpatelier. Het idee van een fietspad via de Geuzensloot is hier expliciet uit naar voren gekomen.

### Variant 3D. Ronde westtak omzetten naar VRI

	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoeegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3D	<p>Ronde vanaf de A2 (uit richting Amsterdam) weghalen en een verkeerslicht toevoegen. Een voorwaarde hiervoor is dat het verkeerslicht wel coördineert met het huidige verkeerslicht bij de N201.</p>




Reden voor aanhouden variant	Terugslag op de A2 ontstaat doordat de afwijking van het verkeer richting de N201 niet optimaal is. Deze variant wordt niet verder uitgewerkt omdat het vervangen van de rotonde door een VRI niet het probleem oplost van de terugslag naar de afrit van de A2 en het afwerken van het verkeer op de N201. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

### Variant 3E. Fly-over vanaf Mijdrecht naar Utrecht

	<b>Knelpunt 3: aansluiting A2</b>
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoezen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul>

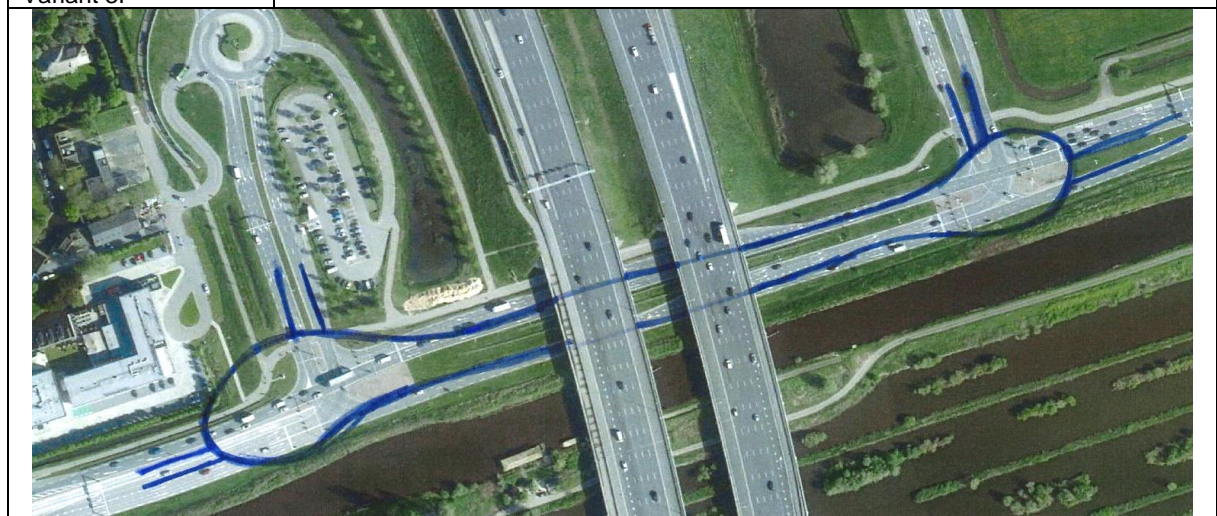


	<p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
<b>Oplossingsrichting          Variant 3E</b>	Fly-over vanaf Mijdrecht naar Utrecht.
	
<b>Reden voor          aanhouden variant</b>	<p>De fly-over zal erg hoog moeten worden en ook over het water heen moeten. Daarnaast is dit geen oplossing voor het probleem dat hier speelt. De richting Mijdrecht naar Utrecht is niet de richting met de hoogste intensiteiten. Dat is de andere kant op, van Mijdrecht in de richting van Amsterdam. Deze variant is niet kansrijk omdat het niet voldoende probleemoplossend is en vraagt om een enorme investering vanwege de noodzaak om over het water heen te gaan. Voor dit knelpunt zijn andere varianten mogelijk die een beperktere ingreep hebben. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019. Deze variant is daarom niet getoond bij het ontwerpatelier.</p>
<b>Kader</b>	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
<b>Ontwerpdocumentatie</b>	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
<b>Omgevingsparticipatie</b>	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.



**Variant 3F. Kluifrotonde i.p.v. twee kruispunten**

	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3F	Kluifrotonde als vervanging van de twee kruispunten op de N201.



Reden voor aanhouden variant	Deze variant lost het huidige probleem van verkeer dat vanaf de A2 de N201 op wilt rijden niet op. Er is met name sprake van een capaciteitstekort op de samenvoegstroken op de N201. Deze blijven bij deze variant gelijk en daarmee wordt het probleem niet opgelost. Tevens bestaat daardoor de kans dat het verkeer op de rotonde als gevolg hiervan vast komt te staan. Dit kan leiden tot terugslag op de A2. Daarnaast moeten automobilisten omrijden in deze variant. Enige voordeel van deze variant is dat er meer opstelruimte gecreëerd wordt om vanuit beide kanten de A2 op te rijden. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

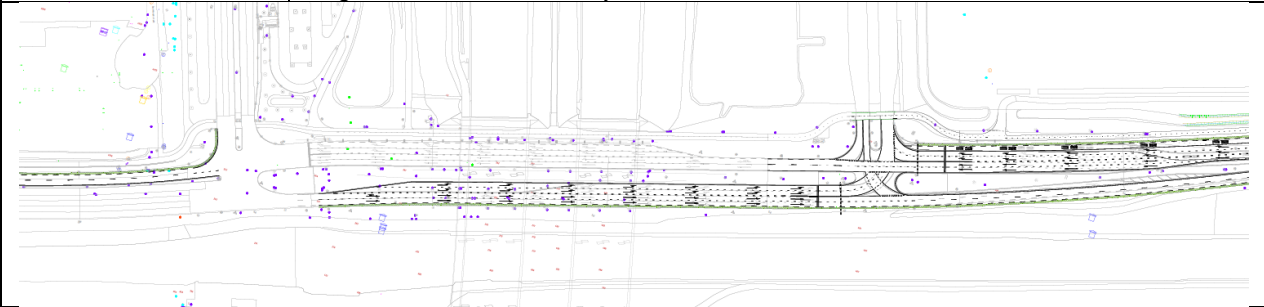
### Variante 3G. Halve Haarlemmermeer ombouwen naar volledige Haarlemmermeer

	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3G	Huidige lay-out is een halve Haarlemmermeeraansluiting. Er kan een hele Haarlemmermeeraansluiting van gemaakt worden.

	
Voorbeeld van een Haarlemmermeer aansluiting	
Reden voor aanhouden variant	Dit is een gigantische uitbreiding van het ruimtebeslag in Natura2000 gebied en heeft meer impact dan variant 3A, die naar verwachting de problematiek vermindert met een minder ingrijpende oplossing. Daarnaast is gezien de ligging van Natuur Netwerk Nederland onder de A2 ook een negatieve impact op natuur te verwachten. Deze variant is niet kansrijk omdat het niet voldoende probleemoplossend (voor problemen op de A2) is en vraagt om een enorme investering. Voor dit knelpunt zijn andere, kleinschaligere oplossingen mogelijk om het probleem op te lossen. Ook vraagt deze variant om een enorme investering. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendementen d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

### Variant 3H. Aansluiting A2, extra opstelruimte


	Knelpunt 3: aansluiting A2
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Op knelpunt 3 is sprake van filevorming. Deze ontstaat door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoegen van het verkeer op de A2 in de ochtendspits wordt belemmerd door drukte en filevorming op de A2 richting Amsterdam. Dit slaat terug op de kruispunten met de N201</li> <li>• Terugslag van de samenvoeging van de N201 tot één rijstrook, zowel in oostelijke als in westelijke richting. Dit doet zich vooral voor in de avondspits</li> <li>• Openstaande brug op de N201 bij de Demmerikse Sluis</li> <li>• Terugslag van de slechte verkeersafwikkeling van het kruispunt Loenersloot (avondspits)</li> <li>• De verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-A2 is ook een knelpunt, maar komt nu niet naar voren omdat de problemen bij Loenersloot en Demmeriksebrug groter zijn. Indien bovenstaande knelpunten opgelost zijn, zal het kruispunt N201-A2 als knelpunt zichtbaar worden.</li> </ul> <p>Complex in de huidige situatie is dat veel richtingen elkaar moet kruisen op de N201. In de ochtendspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit het westen in de richting</p>

	<p>van Amsterdam (van west naar noord). Vanuit het oosten gaan dan de meeste verkeersbewegingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht (van oost naar zuid). In de avondspits gaan de meeste verkeersbewegingen vanuit Utrecht naar Mijdrecht en Loenersloot (van zuid naar west). Vanuit Amsterdam gaat verkeer naar Loenersloot en Hilversum (van noord naar oost). Uit de verkeersanalyses blijkt niet dat deze kruisende verkeersbewegingen bijdragen aan de filevorming en doorstromingsproblemen. De doorstromingsproblemen worden met name veroorzaakt door de te beperkte capaciteit op de kruispunten bij Loenersloot wat voor terugslag zorgt tot op de kruispunten met de toe- en afritten A2. Door de capaciteit van het kruispunt bij Loenersloot te vergroten wordt deze terugslag tot op de kruispunten bij de A2 opgelost. Echter zal het knelpunt op het kruispunt N201-A2 niet volledig opgelost worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.</p>
Oplossingsrichting Variant 3H	<p>Deze variant is gewijzigd en als nieuwe variant doorgegaan in het proces, onder de naam variant 3I. Daarin zijn enkele aanvullende aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van deze aangehouden variant 3H. De toe- en afritten zijn aangepast. Daarnaast is de samenvoeging aan de westzijde (richting Vinkeveen) zover mogelijk doorgezet tot ca. 300-400 m voor de brug. De N201 tussen knelpunten A2 en Loenersloot zal bestaan uit 2x2 rijstroken. De samenvoeging van 2 naar 1 rijstrook vindt plaats in de richting van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.</p>
	
Reden voor aanhouden variant	<p>Naar aanleiding van ontwerpatelier 2 zijn er wijzigingen (optimalisaties) aangebracht aan deze variant. De variant is vervolgens als nieuwe variant (3I) doorgegaan in het proces. Daarmee is variant 3H aangehouden.</p>
Kader	<p>PS-besluit inclusief amendementen d.d. 18 februari 2019</p>
Ontwerpdocumentatie	<p>Er is een schetsontwerp opgesteld voor deze variant bij aanvang van fase 2.</p>
Omgevingsparticipatie	<p>Deze variant is getoond op het eerste en tweede Ontwerpatelier.</p>



## 1.4 Knelpunt 4 Loenersloot

### Variante 4C. Eén kruispunt maken i.p.v. twee kruispunten

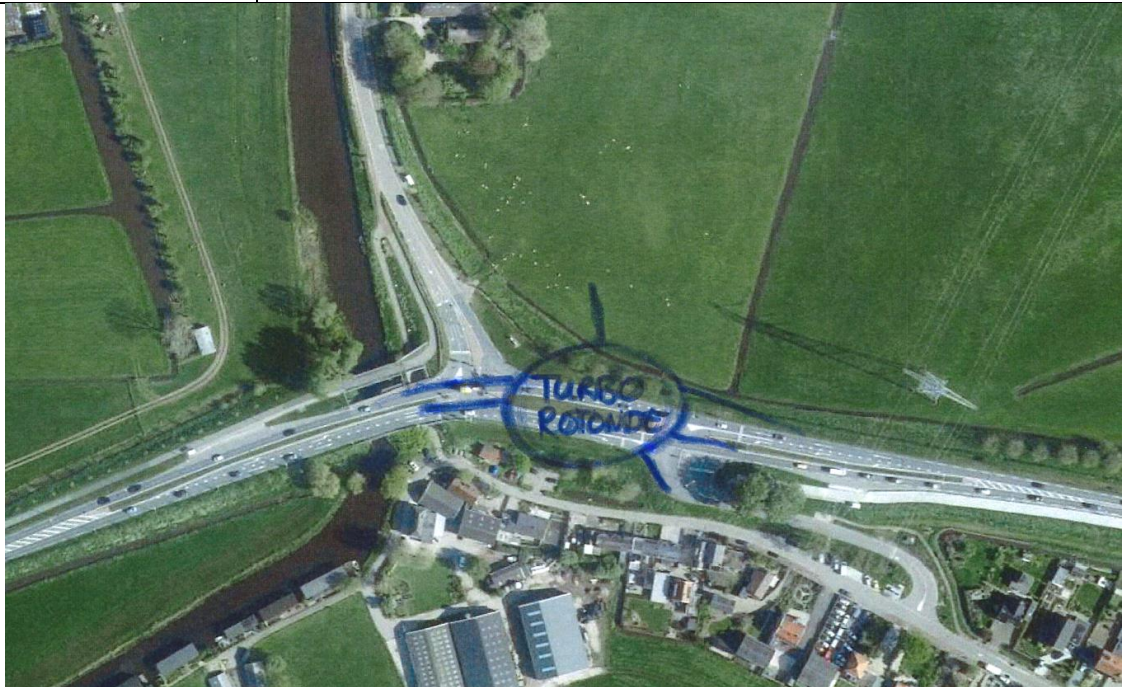
	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4C	De twee huidige kruispunten (N201-Rijksstraatweg en N201-Binnenweg) worden samengevoegd. Daarmee ontstaat één groot kruispunt met een verkeersregelininstallatie. Hiermee wordt de verkeersregeling minder complex en kan het kruispunt beter de capaciteit verwerken.
	
Reden voor aanhouden variant	De nieuwe lijn tast het landschap aan en doet geen recht aan het behoud van de oude historische Binnenweg, die moet behouden blijven. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdokumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

## Variante 4D. Vanaf Slotlaan weg haaks op N201 aanleggen

	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4D	Vanaf de Slotlaan een weg aanleggen die haaks op de N201 aantakt. De aansluiting aan de westkant verder naar de oostkant verplaatsen.
Reden voor aanhouden variant	De variant is niet kansrijk omdat het een negatieve impact heeft op het landschap en de kern van Loenersloot. Vanuit landschappelijk oogpunt heeft het de voorkeur om de weg bij de Angstel te behouden. De verbinding Rijkstraatweg-Binnenweg is het oorspronkelijke tracé en van (cultuur)historische en landschappelijke waarde. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

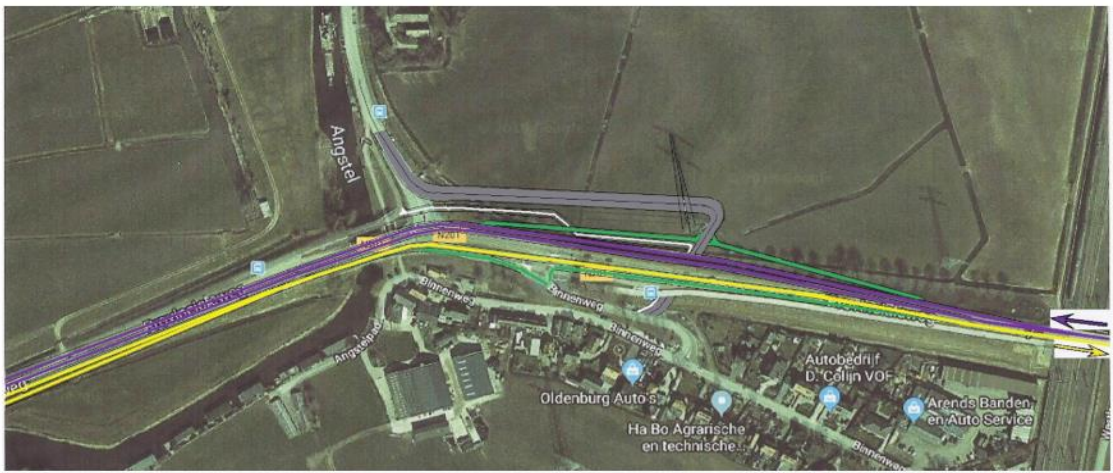

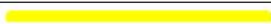




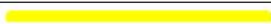




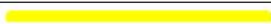





**Variant 4E. Turborotonde**

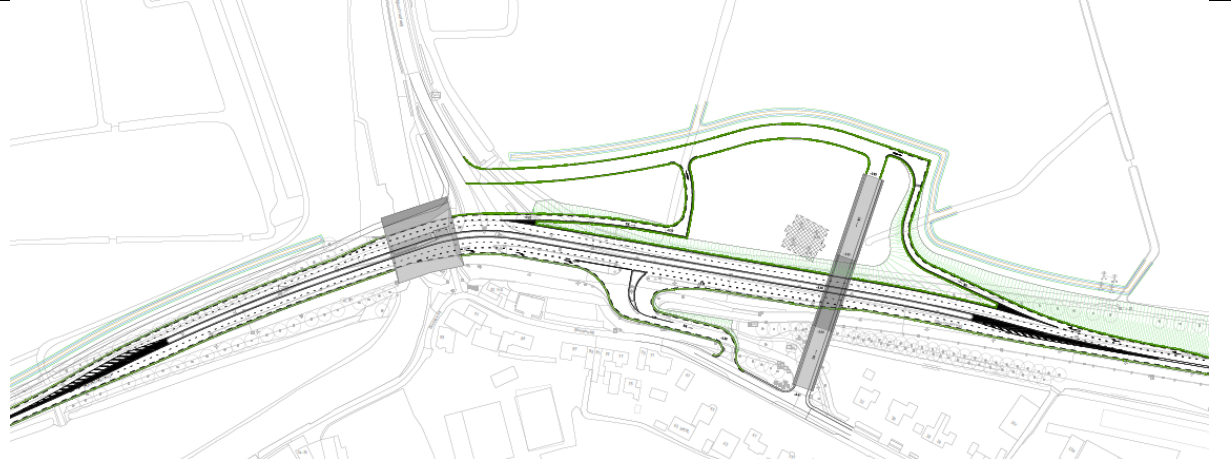
	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4E	Het plaatsen van een turborotonde
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant lost het probleem niet op. Het biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. Hierdoor zal de verkeersdoorstroming in deze variant niet verbeteren. Daarnaast maakt een turborotonde de situatie niet veiliger. Door de aanleg van meerdere rijbanen op de turborotonde neemt het ruimtebeslag in deze variant ook toe. Vanwege de hellingshoek op dit punt en de lus in de weg die ontstaat door een turborotonde is deze variant ook niet wenselijk vanwege de grote landschappelijke impact. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.




**Variant 4F: Bewonersvariant - Ongelijkvloers**

	Knelpunt 4: Loenersloot										
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.										
Oplossingsrichting Variant 4F	Een ongelijkvloerse kruising tussen de N201 en de Rijksweg/Binnenweg										
											
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>2 rijstroken, N201 Hilversum richting A2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2 Rijstroken vanaf A2 tot aan de Angstel, daarna 1 rijstrook, N201 richting Hilversum</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Op- en afritten Loenersloot</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Verlenging rijksweg met tunnel tot aan de oprit Binnenweg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Mogelijkheid voor fietspad</td> </tr> </table>		2 rijstroken, N201 Hilversum richting A2		2 Rijstroken vanaf A2 tot aan de Angstel, daarna 1 rijstrook, N201 richting Hilversum		Op- en afritten Loenersloot		Verlenging rijksweg met tunnel tot aan de oprit Binnenweg		Mogelijkheid voor fietspad
	2 rijstroken, N201 Hilversum richting A2										
	2 Rijstroken vanaf A2 tot aan de Angstel, daarna 1 rijstrook, N201 richting Hilversum										
	Op- en afritten Loenersloot										
	Verlenging rijksweg met tunnel tot aan de oprit Binnenweg										
	Mogelijkheid voor fietspad										
Reden voor aanhouden variant	De variant zoals geschetst door de bewoners/dorpsraad Loenersloot vraagt om een groot ruimtebeslag en hoogteverschillen met enorm landschappelijke impact wat niet gewenst is. Bovendien leiden de richtlijnen voor hellingspercentages, de hoogteligging van de N201, de ligging van een tunnel en de locatie van een hoogspanningsmast ertoe dat het ontwerp voor deze variant niet maakbaar en verkeersveilig is. De Provincie Utrecht heeft de principes van deze bewonersvariant gebruikt en uitgewerkt in een geoptimaliseerde variant die wel voldoet aan de richtlijnen. Deze variant 4G is getoond tijdens ontwerpatelier 2.										
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019										
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze in de specialistensessie van 19 september 2019 is aangehouden.										
Omgevingsparticipatie	Deze variant is door bewoners aangedragen tijdens het eerste ontwerpatelier. In de specialistensessie van 19 september 2019 is deze variant echter benoemd als niet aangehouden variant. Hierdoor is deze variant niet getoond bij het tweede ontwerpatelier.										

**Variant 4G. Ongelijkvloers met op- en afritten, bewonersvariant optimalisatie**

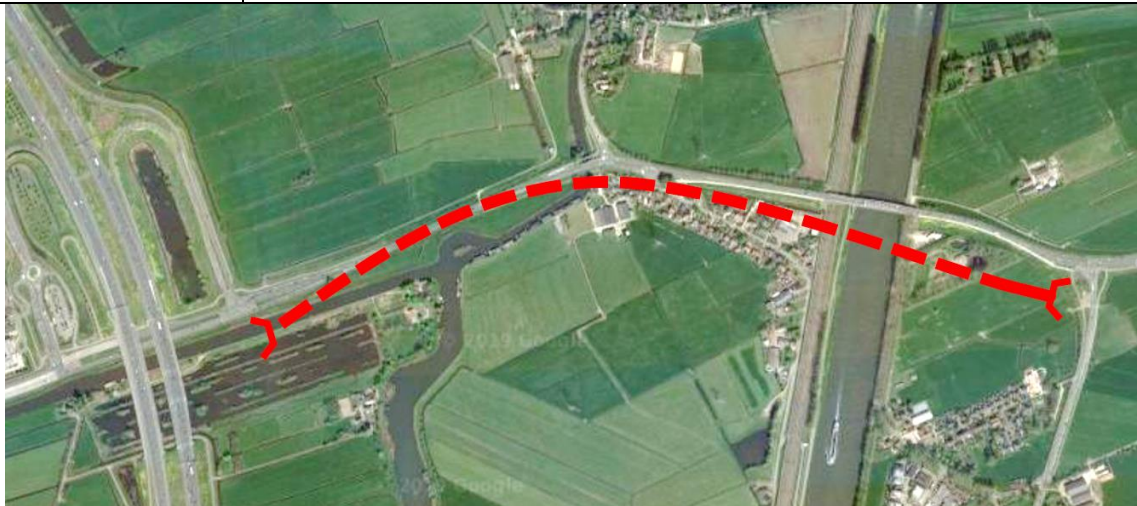
	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4G	Deze variant is een technische uitwerking en optimalisatie van de variant aangedragen door bewoners tijdens het eerste ontwerpatelier (4F). In variant 4G komt er een ongelijkvloerse kruising met op- en afritten naar de Rijksstraatweg en de Binnenweg.
	
Reden voor aanhouden variant	Een trechtering heeft plaatsgevonden t.b.v. het bepalen van voorkeursvarianten en alternatieven per knelpunt en bouwsteen. Deze variant is in deze trechtering stap aangehouden omdat deze een mindere bijdrage levert aan de projectdoelstellingen dan de gekozen voorkeursvariant en het alternatief. De variant is in de commissievergadering van 15 januari 2020 besproken. Daarin is besproken dat dit ontwerp niet past bij de functie van de N201, het is een type kruising die vaak bij snelwegen wordt gebruikt of bij 100 km/h autowegen. Een ongestoorde doorgang op de N201 zorgt mogelijk voor een verkeersaantrekkende werkingen en ook zorgt deze oplossing ervoor dat er geen sturingsmechanisme meer is. Dit zijn belangrijke argumenten om deze variant in de trechtering te laten afvallen. Daarbij is de landschappelijk impact enorm en zeker voor de woningen ten zuiden van de N201 zorgt dit voor een toename van het verkeer. Inpassing binnen de richtlijnen blijft ook een belangrijk aandachtspunt bij deze variant.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	De variant is uitgewerkt op basis van de aangedragen bewonersvariant 4F met inachtneming van de richtlijnen waaraan voldaan moet worden.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is door bewoners aangedragen tijdens het eerste ontwerpatelier. In de specialistensessie van 19 september 2019 is deze variant na uitwerking van het ontwerp aangehouden. Hierdoor is deze niet getoond bij het tweede ontwerpatelier. Er is wel aan de bewoners die variant 4F hadden aangedragen teruggekoppeld dat de variant is uitgewerkt en met hen is de reden dat deze variant toch is aangehouden besproken.

**Variant 4H. Bewonersvariant - Rotonde**

	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4H	Rotonde
	
Reden voor aanhouden variant	Een rotonde heeft richting de toekomst onvoldoende afwikkelcapaciteit voor dit knelpunt en heeft een grote landschappelijke impact. Daarom is deze variant geen betere oplossing dan het aanleggen van extra opstelstroken bij de VRI.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 19 september is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is door bewoners aangedragen tijdens het eerste ontwerpatelier. In de specialistensessie van 19 september 2019 is deze variant echter benoemd als niet aangehouden variant. Hierdoor is deze niet getoond bij het tweede ontwerpatelier.




**Variant 4I. Bewonersvariant – Tunnel vanaf A2 tot aan N402**

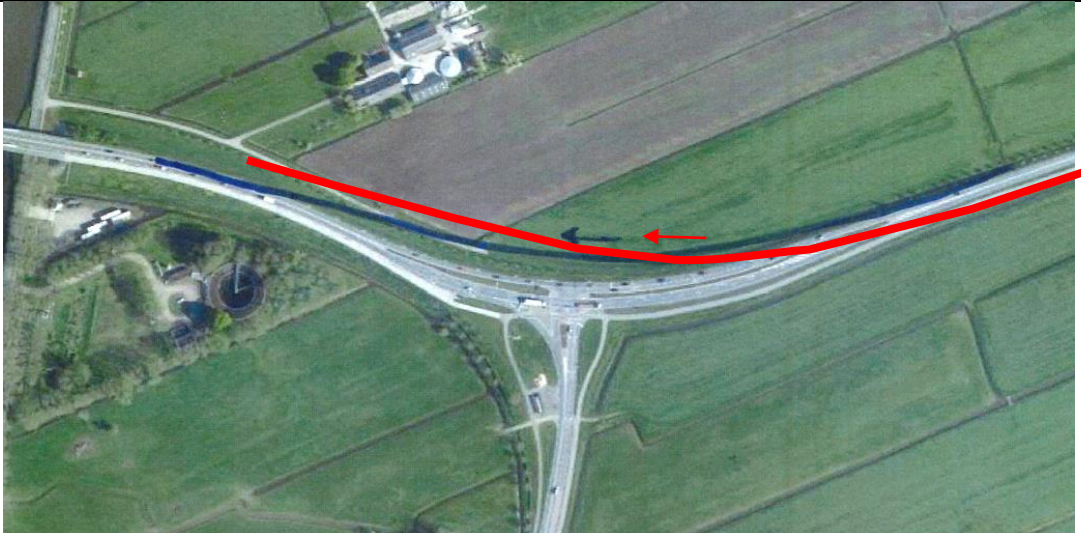
	Knelpunt 4: Loenersloot
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op het kruispunt is slecht en het kruispunt is zwaar overbelast. Zoals bij knelpunt 3 is beschreven, slaat de westelijke wachtrij voor dit punt terug tot de aansluiting A2. Dit komt zowel door de vormgeving van het kruispunt (met een bajonet), als door het feit dat de N201 hier vanuit beide zijden maar één rijstrook heeft. Ook is vanaf beide kanten het vervolg van de N201 na het kruispunt niet goed zichtbaar. Daardoor gaan weggebruikers onnodig remmen, waardoor file ontstaat. Het fietspad heeft hier een status van hoofdverbinding. Het fietspad kronkelt om de kruispunten heen.
Oplossingsrichting Variant 4I	Ondertunneling vanaf A2 tot aan de N402.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is niet haalbaar gezien het feit dat het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd moet worden. Vanwege de diepte van het Amsterdam-Rijnkanaal en de te hanteren bodemvrijheid komt de tunnel dusdanig diep te liggen dat de benodigde lengte van de hellingbanen pas net voor of bij de N402 boven zullen komen. Dit heeft een zeer negatieve impact op de verkeersveiligheid. Naast de tunnel dient de lokale verkeersinfrastructuur behouden te blijven om ervoor te zorgen dat Loenersloot bereikbaar blijft. Hierdoor blijft een dubbele ontsluiting noodzakelijk. Het behouden van de bestaande ontsluiting en het toevoegen van een tunnel heeft te veel ruimtelijke impact en is een kostbare oplossing voor het probleem dat hier speelt.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 19 september 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is door bewoners aangedragen tijdens het eerste ontwerpatelier. In de specialistensessie van 19 september 2019 is deze variant echter benoemd als niet aangehouden variant. Hierdoor is deze niet getoond bij het tweede ontwerpatelier.

## 1.5 Knelpunt 5: N402 (Loenen)

### Variant 5B. Tweede rechte doorstrook op de N201 in westelijke richting

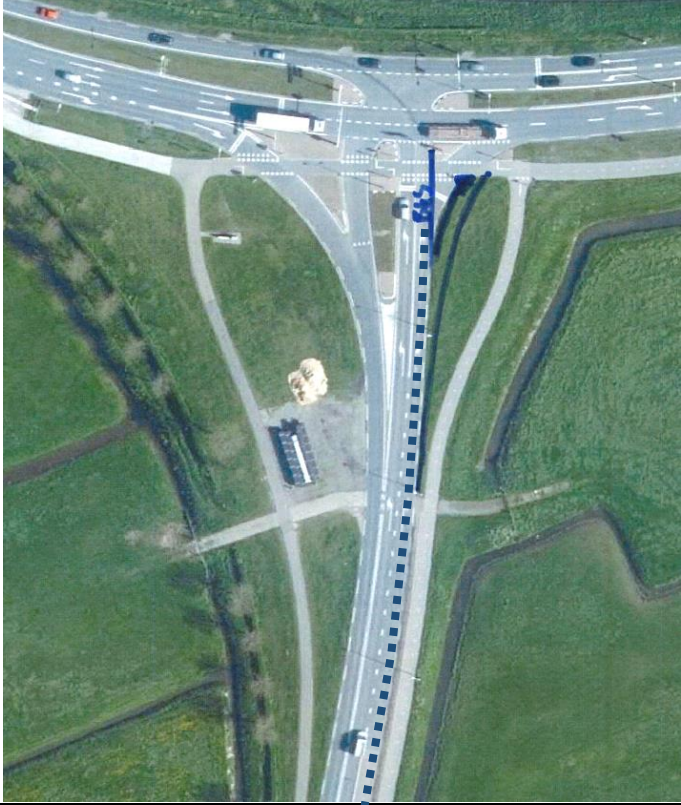
	Knelpunt 5: N402 (Loenen)
Huidige situatie / probleemdefinitie	De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2. Eén rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het rechtdoorgaande verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rijstroken beschikbaar voor het rechtdoorgaande verkeer op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnemt. File die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt. Op de N402 gaat de busbaan over in het rechtsafvak voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een aparte rijstrook en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.
Oplossingsrichting Variant 5B	Het kruispunt wordt gehandhaafd en er wordt een extra rechte doorstrook gerealiseerd op de noordbaan van de N201 voor het verkeer dat van oost naar west rijdt. Dit zorgt voor een betere afwikkeling van het verkeer.
	
Reden voor aanhouden variant	Een trechtering heeft plaatsgevonden t.b.v. het bepalen van voorkeursvarianten en alternatieven per knelpunt en bouwsteen. Deze variant is in deze trechtering stap aangehouden omdat deze een mindere bijdrage levert aan de projectdoelstellingen dan de gekozen voorkeursvariant en het alternatief.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Van deze variant is een schetsontwerp gemaakt en deze is opgenomen in de GIS-viewer van de Provincie Utrecht t.b.v. de ontwerpateliers.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is getoond op de eerste en tweede ontwerpateliers

**Variant 5C. Extra rijstrook richting westen aanleggen als bypass**

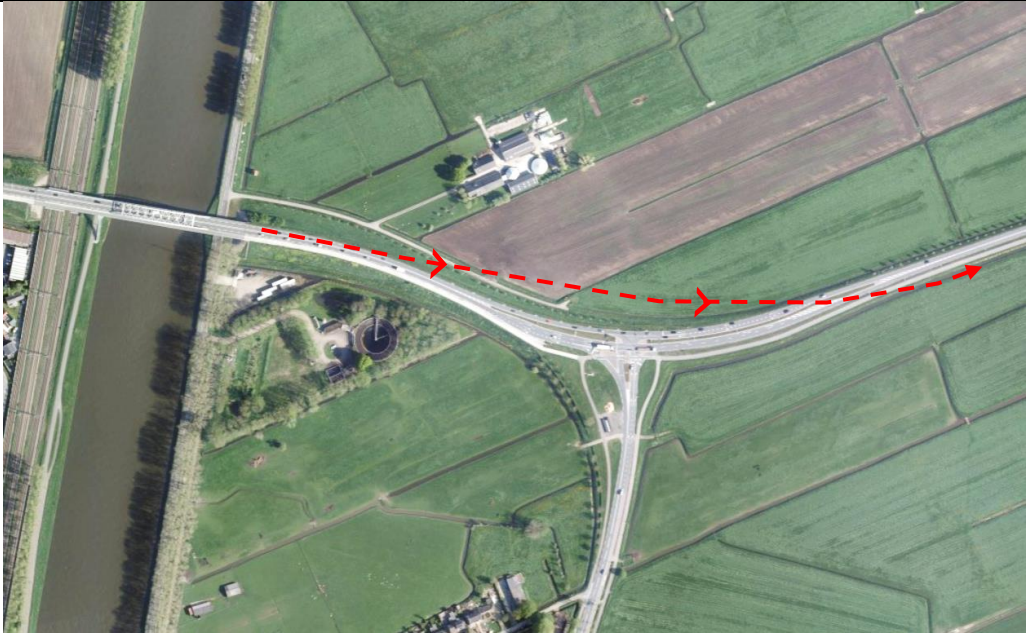
	Knelpunt 5: N402 (Loenen)
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2. Eén rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het rechtdoorgaande verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rijstroken beschikbaar voor het rechtdoorgaande verkeer op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnemt. File die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt.</p> <p>Op de N402 gaat de busbaan over in het rechtsafvak voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een aparte rijstrook en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.</p>
Oplossingsrichting Variant 5C	Bypass aan de noordkant voor rechtdoorgaand verkeer, of een rijstrook met vrije doorgang voor rechtdoorgaand verkeer.
	
Reden voor aanhouden variant	In de varianten 5A en 5B wordt een extra rijstrook aangebracht aan de noordzijde, echter niet als vrije rechtdoorstrook. Dit laatste is vanuit verkeerskundig oogpunt niet noodzakelijk. Het aanleggen van een extra rijstrook levert niet direct extra capaciteit op. Daarnaast is extra capaciteit niet benodigd op dit punt. Deze oplossing is echter eenvoudig toe te passen bij variant 5A en 5B. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.




## Variant 5D. Busbaan doortrekken tot aan kruispunt

	Knelpunt 5: N402 (Loenen)
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2. Eén rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het rechtdoorgaande verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rijstroken beschikbaar voor het rechtdoorgaande verkeer op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnemt. File die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt.</p> <p>Op de N402 gaat de busbaan over in het rechtsafvak voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een aparte rijstrook en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.</p>
Oplossingsrichting Variant 5D	<p>Het doortrekken van de busbaan naar het kruispunt N402-N201.</p> <p>Deze oplossing heeft potentie in combinatie met station Loenersloot.</p>
	
Reden voor aanhouden variant	Zonder realisatie van station Loenersloot, is dit nog geen kansrijke oplossing die bijdraagt aan oplossing van het probleem. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant. In de specialistensessie van 8 mei 2019 is besproken dat deze variant nog niet uitgewerkt wordt zolang niet uit het onderzoek OV & fietspotentie is gebleken dat dit een kansrijke oplossing kan zijn.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is niet specifiek in het ontwerpatelier getoond. Wel is benoemd dat onderzoek naar OV en fietspotentie nog plaatsvindt.

**Variant 5E. Fly-over vanaf N402 naar westen aansluiten op N201**

	Knelpunt 5: N402 (Loenen)
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2. Eén rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het rechtdoorgaande verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rijstroken beschikbaar voor het rechtdoorgaande verkeer op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnemt. File die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt.</p> <p>Op de N402 gaat de busbaan over in het rechtsafvak voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een aparte rijstrook en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.</p>
Oplossingsrichting Variant 5E	Fly-over vanaf de brug over het kruispunt heen. Weer aansluiten op de N201 aan het westen van het kruispunt.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is niet kansrijk omdat de oplossing veel te fors is voor het probleem op deze plek. De oplossing is dus duur in relatie tot het effect ervan. Deze variant heeft daarbij een groot ruimtebeslag, wat landschappelijk niet wenselijk is. De N201 dient namelijk vanaf de hoogte van de brug van het Amsterdam-Rijnkanaal over de erfontsluitingsweg te worden aangelegd om vervolgens aan de andere kant van de kruising met de N402 weer aan te sluiten op het bestaande tracé. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

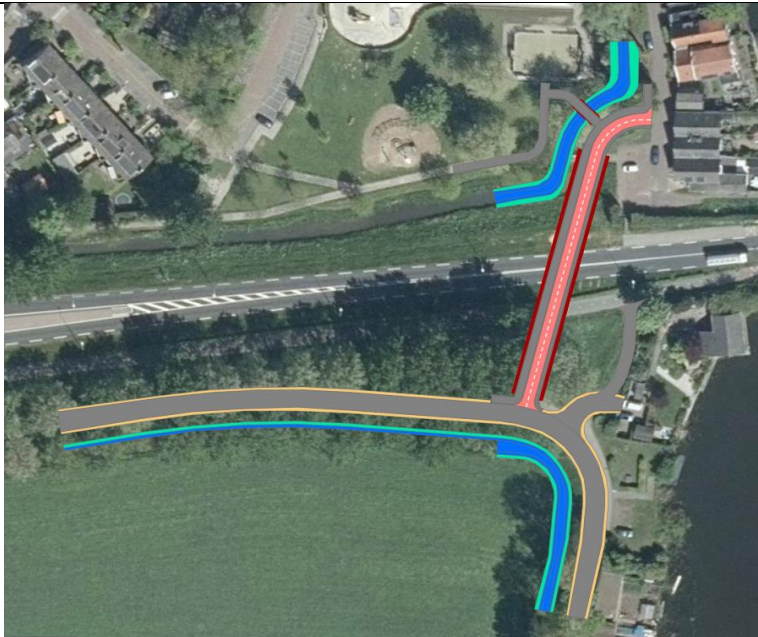
**Variant 5F. Huidig met 2x2 en fietstunnel**

	Knelpunt 5: N402 (Loenen)
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>De doorstroming op dit kruispunt is slecht vanuit Vreeland richting de A2. Eén rijstrook in westelijke richting geeft onvoldoende capaciteit om het rechtdoorgaande verkeer in deze richting te verwerken. In oostelijke richting zijn daarentegen wel twee rijstroken beschikbaar voor het rechtdoorgaande verkeer op de N201. Het zicht op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal is slecht voor weggebruikers die vanaf het oosten komen. Dit komt doordat twee tegengestelde bochten (horizontaal en verticaal) achter elkaar liggen en door beplanting bij de waterzuivering die een deel van het zicht ontnaemt. File die net achter de brug staat, is daardoor niet zichtbaar als men de brug oprijdt.</p> <p>Op de N402 gaat de busbaan over in het rechtsafvak voor alle weggebruikers. Vlak voor de stopstreep is een aparte rijstrook en eigen licht voor bussen die op dit kruispunt linksaf slaan vanaf de N402 de N201 op.</p>
Oplossingsrichting Variant 5F	Het huidige tracé wordt uitgebreid zodat er in beide richtingen twee rijstroken zijn. Daarnaast wordt er een fietstunnel aangelegd.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is aangehouden omdat de oplossing in combinatie met een fietstunnel niet wenselijk is. De toegevoegde waarde van een fietstunnel is weliswaar groot voor fietsers maar dat zijn er relatief weinig op dit punt. De oplossing is dus duur in relatie tot het effect ervan. Met een aangepast ontwerp van de T-kruising wordt de situatie al flink verbeterd.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdokumentatie	Er is voor deze variant geen schetsontwerp gemaakt.
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens een specialistensessie maar vervolgens niet getoond bij het tweede ontwerpatelier.



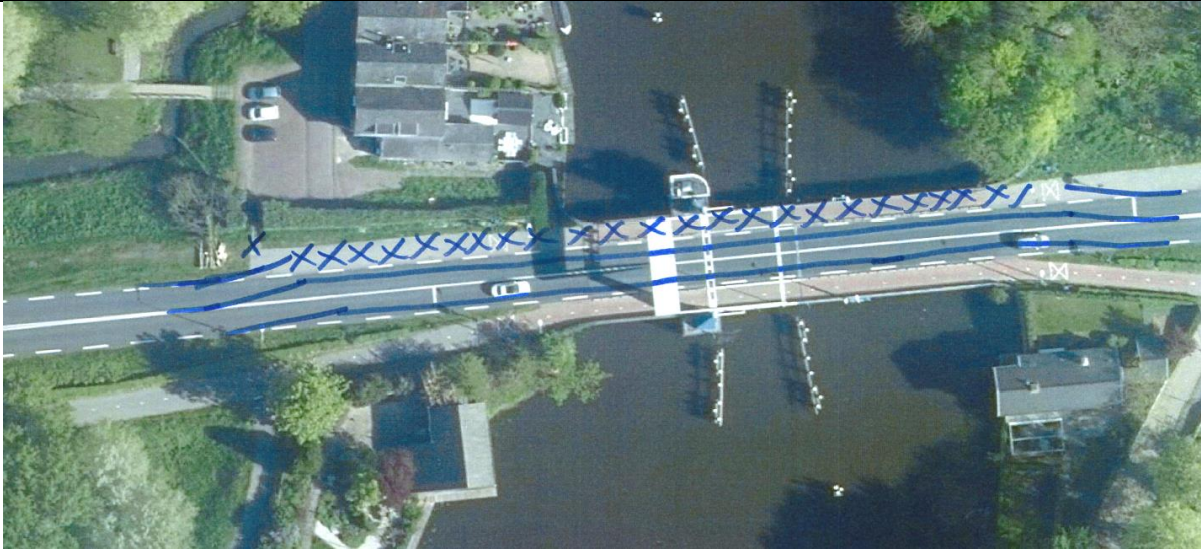
## 1.6 Knelpunt 6: Vreeland - Singel

### Variant 6A. Fietstunnel bij Duinkerken

	Knelpunt 6: Vreeland - Singel
Huidige situatie / probleemdefinitie	Op deze locatie ligt een omvangrijk kruispunt. Fietzers moeten een grote afstand overbruggen om het kruispunt over te steken. Hiervoor wordt met radardetectie extra groen licht gegeven aan de fietsers om veilig over te steken. De belasting van het kruispunt voor verkeer levert geen noodzaak op tot aanpassingen. Vanuit de zijrichtingen die aansluiten op de N201 komt relatief weinig verkeer. Het kruispunt kan nog veel groei in verkeersaanbod aan, zeker als het kruispunt versimpeld wordt. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in de ochtend- en avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de Vechtbrug.
Oplossingsrichting Variant 6A	De fietstunnel wordt onder de N201 door gerealiseerd net ten westen van de brug over de Vecht in lijn met de oever van de Vecht. De fietstunnel wordt een voortzetting van Duinkerken en volgt het oude zandpad. De oversteekplaats voor fietsers op het kruispunt verval, waarmee de verkeersregeling versimpeld wordt.
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is in de omgeving van Vreeland geen gedragen locatie en ook geen grote wens vanuit de Fietzersbond. Men wil liever maatregelen voor een veilige fietsoversteek op het kruispunt Singel met een fietspad tot aan de komgrens.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	
Omgevingsparticipatie	Dit zou een tweede fietstunnel in Vreeland zijn en is vanuit verkeersoogpunt niet noodzakelijk. De route maakt geen onderdeel uit van een doorgaande fietsroute waardoor meer capaciteit niet nodig is. Daarnaast bleek uit ontwerpatelier 1 dat de voorgestelde ligging geen draagvlak vanuit omwonenden heeft. Ook de Fietzersbond gaf aan liever de oversteek bij de Singel te behouden, maar te verschuiven naar de andere zijde van het kruispunt in combinatie met een fietspad richting het dorp. Dat heeft meer toegevoegde waarde en kan rekenen op meer draagvlak. Variant 6A voldoet niet aan de eisen/wensen van bewoners en de fietsersbond en is daarom aangehouden.




**Variant 6B. Voetpad bij brug aan noordzijde weghalen en aan zuidzijde terugbrengen**


	Knelpunt 6: Vreeland - Singel
Huidige situatie / probleemdefinitie	Op deze locatie ligt een omvangrijk kruispunt. Fietsers moeten een grote afstand overbruggen om het kruispunt over te steken. Hiervoor wordt met radardetectie extra groen licht gegeven aan de fietsers om veilig over te steken. De belasting van het kruispunt voor verkeer levert geen noodzaak op tot aanpassingen. Vanuit de zijrichtingen die aansluiten op de N201 komt relatief weinig verkeer. Het kruispunt kan nog veel groei in verkeersaanbod aan, zeker als het kruispunt versimpeld wordt. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in de ochtend- en avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de Vechtbrug.
Oplossingsrichting Variant 6B	Voetpad aan de noordzijde, bij de brug, weghalen en aan de zuidkant terugbrengen. Dit kan in combinatie met de fietstunnel van variant 6A.
	
Reden voor aanhouden variant	Het voetpad aan de noordzijde zorgt voor de bereikbaarheid van het brugwachtershuis. Wanneer het voetpad naar de zuidzijde wordt verplaatst is oversteken noodzakelijk om bij het brugwachtershuis te komen. Tevens is er momenteel een wandelverbinding aan de noordzijde. Aan de zuidzijde is aan de westkant van de brug geen wandelverbinding. Vanwege deze redenen draagt deze variant niet bij aan de verkeersveiligheid. Daarnaast draagt deze variant niet bij aan een betere verkeersdoorstroming. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

## 1.7 Knelpunt 7: Vreeland – Raadhuislaan

### Variante 7A. Enkelstrooksrotonde

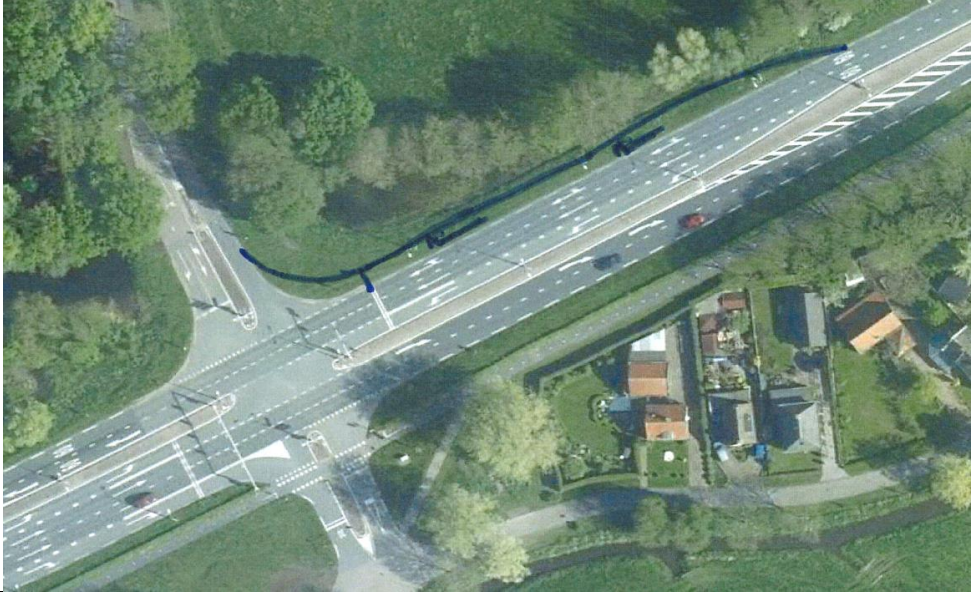
	Knelpunt 7: Vreeland - Raadhuislaan
Huidige situatie / probleemdefinitie	Zodra de brug opengaat in de avondspits ontstaat er file. In de huidige situatie is het verkeerslicht zo ingesteld dat het rechtdoorgaande verkeer minder vaak groen licht krijgt als de brug geopend is. Bij het kruispunt is geen fietsoversteek aanwezig. De brug blijft in de ochtendspits dicht, waardoor er dan geen file ontstaat. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in zowel de ochtend- als de avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de brug over de Vecht.
Oplossingsrichting Variant 7A	Variante 7A werd in de specialistensessie benoemd en had daarin twee mogelijkheden: een enkelstrooksrotonde, of een turborotonde. Na de specialistensessie is uitgezocht welke van beide subvarianten haalbaar en probleemoplossend is.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant is kort na de specialistensessie nader onderzocht middels een verkeerssimulatie. Daaruit bleek dat een enkelstrooksrotonde op deze locatie onvoldoende capaciteit heeft om de verkeersintensiteiten aan te kunnen. De variant heeft daardoor onvoldoende oplossend vermogen om het kruispunt goed af te kunnen wikkelen. Daarom is deze variant aangehouden.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze kort na de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant kort na de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.

**Variant 7B. Turborotonde**

	Knelpunt 7: Vreeland - Raadhuislaan
Huidige situatie / probleemdefinitie	Zodra de brug opengaat in de avondspits ontstaat er file. In de huidige situatie is het verkeerslicht zo ingesteld dat het rechtdoorgaande verkeer minder vaak groen licht krijgt als de brug geopend is. Bij het kruispunt is geen fietsoversteek aanwezig. De brug blijft in de ochtendspits dicht, waardoor er dan geen file ontstaat. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in zowel de ochtend- als de avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de brug over de Vecht.
Oplossingsrichting Variant 7A	Deze variant omvat het realiseren van een turborotonde in de plaats van het VRI-kruispunt. Een rotonde heeft als voordeel dat er een 'natuurlijke' lagere instroom van verkeer is. Nadeel kan zijn dat wanneer verkeer vaststaat, het verkeer in alle richtingen de doorstroming kan belemmeren en dat de verkeersstromen niet meer te sturen en/of te doseren zijn.
Reden voor aanhouden variant	Vanuit de <i>expert judgement</i> van het projectteam is gebleken dat de aanleg van een turborotonde geen positieve bijdrage levert aan de doorstroming van het verkeer op de N201. Zeker niet in combinatie met de brug ter hoogte van Vreeland. Er is namelijk kans op een blokkade van de rotonde bij opening van de Vechtbrug. Bij een turborotonde is er geen mogelijkheid meer om de doorstroming te sturen door middel van de VRI. Deze variant is daarom vervallen.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is getoond tijdens het eerste ontwerpatelier.




**Variant 7C. Vrije rechtsaffer vanuit het oosten Vreeland in**

	Knelpunt 7: Vreeland - Raadhuislaan
Huidige situatie / probleemdefinitie	Zodra de brug opengaat in de avondspits ontstaat er file. In de huidige situatie is het verkeerslicht zo ingesteld dat het rechtdoorgaande verkeer minder vaak groen licht krijgt als de brug geopend is. Bij het kruispunt is geen fietsoversteek aanwezig. De brug blijft in de ochtendspits dicht, waardoor er dan geen file ontstaat. Wel ontstaat er in het vaarseizoen in zowel de ochtend- als de avondspits (vanaf 09.00 uur opening brug toegestaan) met grote regelmaat terugslag als gevolg van een blokkade door opening van de brug over de Vecht.
Oplossingsrichting Variant 7C	Voordat men het dorp inrijdt, een rijstrook inrichten als 'vrij rechtsaf' vanuit het oosten.
	
Reden voor aanhouden variant	Deze variant lost het probleem niet op. Een vrije rechtsafstrook levert geen verbeterde verkeersdoorstroming op. Wanneer de brug open staat, staat het verkeerslicht op rood. Hierdoor kan het verkeer niet doorrijden waardoor ook de rechtsafstrook onvoldoende benut wordt. Daarnaast is het verkeer dat afslaat het dorp in minimaal. Dit is besproken in de specialistensessie op 8 mei 2019.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Ontwerpdocumentatie	Er is geen schetsontwerp gemaakt van deze variant omdat deze al in de specialistensessie van 8 mei 2019 is aangehouden.
Omgevingsparticipatie	Omdat deze variant in de specialistensessie op 8 mei 2019 is aangehouden is de variant niet getoond bij het ontwerpatelier.


## 1.8 Bouwsteen A: Passage Vinkeveen

### Variant A1. Tunnel

	Bouwsteen A: Passage Vinkeveen
Huidige situatie / probleemdefinitie	Vanuit bewoners is de oproep gedaan om een tunnel aan te leggen. In de huidige situatie zijn de invoegstroken kort. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarnaast beleeft men de N201 als barrière en als doorsnijding van het dorp. Er is geen probleem met de doorstroming op dit punt. Wel leveren manoeuvres van vrachtwagens onveilige situaties op. Doorrijhoogte van het viaduct is 3,50m. Hierdoor rijden bestel- en vrachtwagens vanuit de oostkant de N201 af, rijden vervolgens na oversteken van de Herenweg weer de N201 op en steken aan de westkant de N201 over, waarbij ze soms bij het keren op de weg extra moeten steken. De geluidsbelasting is op enkele woningen langs de N201 boven de norm.
Oplossingsrichting Variant A1	Binnen de bestaande beschikbare ruimte zijn mogelijkheden voor inpassing van een tunnel op de huidige locatie. De hellingbaan begint direct na passage van de Ringdijk en de achterliggende vaart. Circa 200 m voor de kruising met de Herenweg (deze blijft op maaiveld) begint de tunnel en deze eindigt weer circa 200 m na de Herenweg. Uitgangspunt is dat de bestaande duikerverbinding bij de Vinkeveense Plassen dan verplaatst wordt. Belangrijk aandachtspunt is dat een tunnel op dezelfde locatie een enorm faseringsvraagstuk met zich mee brengt en forse verkeersoverlast geeft gedurende de bouw van de tunnel (ca. 3 jaar).
Reden voor aanhouden variant	Deze oplossingsrichting vraagt om een groot ruimtebeslag wat een enorme impact heeft op natuur en landschap. Deze variant vraagt om een groter ruimtebeslag dan de huidige situatie. De tunnel vormt een bredere doorsnijding van het landschap over een lengte van 400 meter. Daarnaast heeft de tunnel een impact op natuur. De Vinkeveense plassen zijn onderdeel van Natuur Netwerk Nederland en beschermd op provinciaal niveau. Deze variant heeft een mogelijk effect op beschermde soorten zoals vleermuizen, ringslang, kwabaal en waterspitsmuis. Daarnaast is deze variant ook erg duur.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier.

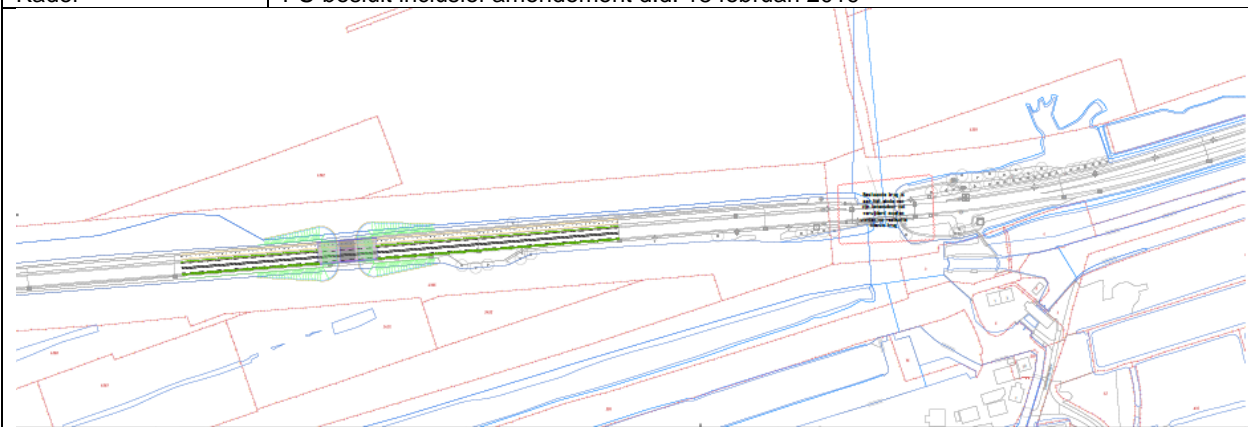
## 1.9 Bouwsteen B: Demmeriksebrug

### Variant B1. Brug verbreden

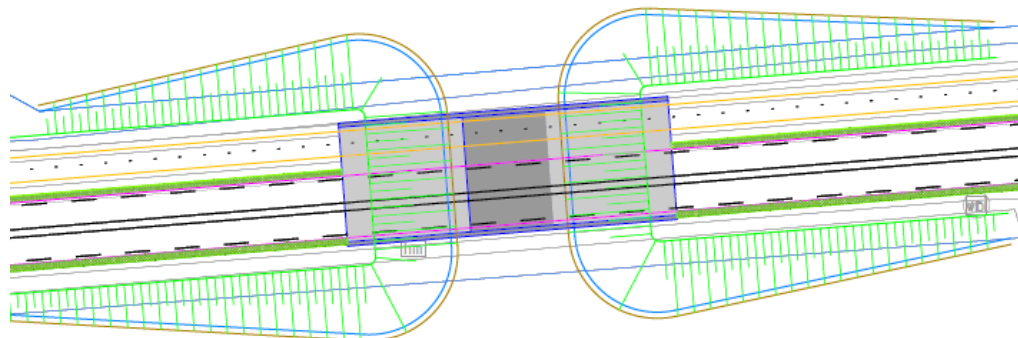
	Bouwsteen B: Demmeriksebrug
Huidige situatie / probleemdefinitie	De brug zit tegen het einde van zijn levensduur aan en zal op termijn (binnen 10 jaar) vervangen moeten worden. De brug bij de Demmerikse Sluis veroorzaakt file als de brug openstaat. Deze file kan in oostelijke richting de kruispunten bij de A2 blokkeren. De filevorming kan tot onveilige situaties leiden doordat weggebruikers plots op de file stuiten. Daarnaast nodigt het uitzicht op de Vinkeveense Plassen uit tot rondkijken, waardoor de snelheid afneemt op dit stuk van de N201. Omwonenden geven aan dat het fietspad dat onder de N201 doorloopt erg smal is. Dit geeft veiligheidsrisico's. Het fietspad dat aan de noordzijde parallel langs de N201 loopt en de brug passeert fietst niet fijn en voelt onveilig, omdat het pal langs de drukke N201 loopt. De ophaalbrug heeft een smaller wegprofiel dan de rest van de N201.
Oplossingsrichting Variant B1	Deze variant omvat een verbreding van de brug. Zo wordt meer ruimte gecreëerd voor de rijstroken en voor het fietspad.
Reden voor aanhouden variant	De brug kan niet verbreed worden en voor het in stand houden van de vliegroute voor vleermuizen is verbreding niet wenselijk. Er kan beter gekozen worden voor een separate brug zodat er tussenruimte en licht aanwezig is om de impact op natuur te verminderen.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier.



**Variant B2. Brug verplaatsen**

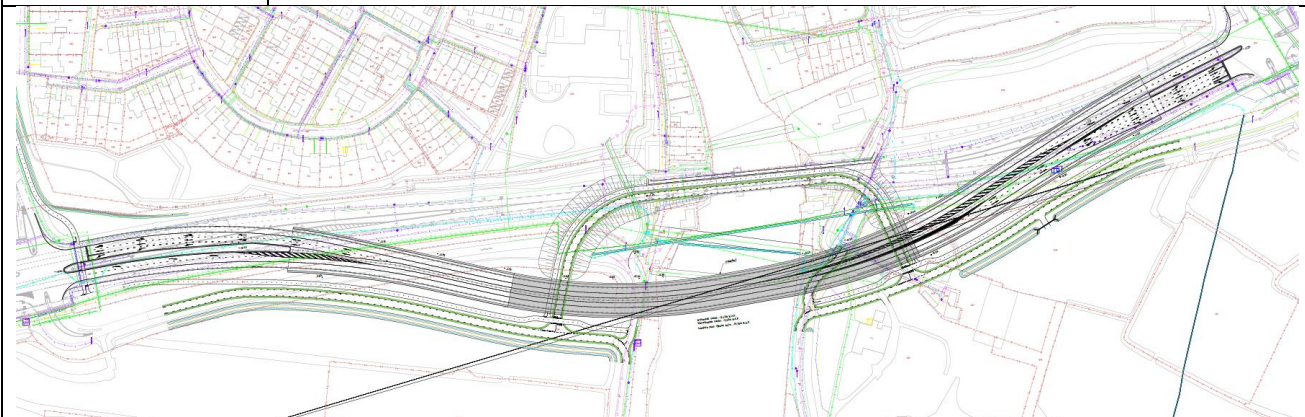
	Bouwsteen B: Demmeriksebrug
Huidige situatie / probleemdefinitie	De brug zit tegen het einde van zijn levensduur aan en zal op termijn (binnen 10 jaar) vervangen moeten worden. De brug bij de Demmerikse Sluis veroorzaakt file als de brug openstaat. Deze file kan in oostelijke richting de kruispunten bij de A2 blokkeren. De filevorming kan tot onveilige situaties leiden doordat weggebruikers plots op de file stuiten. Daarnaast nodigt het uitzicht op de Vinkeveense Plassen uit tot rondkijken, waardoor de snelheid afneemt op dit stuk van de N201. Omwonenden geven aan dat het fietspad dat onder de N201 doorloopt erg smal is. Dit geeft veiligheidsrisico's. Het fietspad dat aan de noordzijde parallel langs de N201 loopt en de brug passeert fietst niet fijn en voelt onveilig, omdat het pal langs de drukke N201 loopt. De ophaalbrug heeft een smaller wegprofiel dan de rest van de N201.
Oplossingsrichting Variant B2	De brug verplaatsen zo dicht mogelijk bij Vinkeveen aan de westzijde. Daarmee wordt de kans op terugslag van verkeer bij opening van de brug richting het kruispunt met de A2 verminderd. Ook kan recreatievaart vanuit de haven bij Vinkeveen gelijk de plas op. De huidige brug blijft liggen, maar zal niet meer als brug functioneren. Daarmee kan de brug gebruikt worden als faunapassage. Het fietspad dat onder de brug doorloopt kan tevens worden opgewaardeerd.
Reden voor aanhouden variant	Het verplaatsen van de brug naar het westen is vanuit de scheepvaart ongewenst, blijkt na overleg met het recreatieschap. Het meeste vaarverkeer komt uit de Demmerikse Sluis en heeft een directe aansluiting met de Vinkeveense plassen ten noorden van de N201.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier maar is vervolgens op basis van informatie van het recreatieschap aangehouden.

**Variant B4. Verhogen doorvaarthoogte**

	<b>Bouwsteen B: Demmeriksebrug</b>
Huidige situatie / probleemdefinitie	De brug zit tegen het einde van zijn levensduur aan en zal op termijn (binnen 10 jaar) vervangen moeten worden. De brug bij de Demmerikse Sluis veroorzaakt file als de brug openstaat. Deze file kan in oostelijke richting de kruispunten bij de A2 blokkeren. De filevorming kan tot onveilige situaties leiden doordat weggebruikers plots op de file stuiten. Daarnaast nodigt het uitzicht op de Vinkeveense Plassen uit tot rondkijken, waardoor de snelheid afneemt op dit stuk van de N201. Omwonenden geven aan dat het fietspad dat onder de N201 doorloopt erg smal is. Dit geeft veiligheidsrisico's. Het fietspad dat aan de noordzijde parallel langs de N201 loopt en de brug passeert fietst niet fijn en voelt onveilig, omdat het pal langs de drukke N201 loopt. De ophaalbrug heeft een smaller wegprofiel dan de rest van de N201.
Oplossingsrichting Variant B4	De brug verplaatsen zo dicht mogelijk bij Vinkeveen aan de westzijde. Daarmee wordt de kans op terugslag van verkeer bij opening van de brug richting het kruispunt met de A2 verminderd. Ook kan recreatievaart vanuit de haven bij Vinkeveen gelijk de plas op. De huidige brug blijft liggen, maar zal niet meer als brug functioneren. Daarmee kan de brug gebruikt worden als faunapassage. Het fietspad dat onder de brug doorloopt kan tevens worden opgewaarderd.
	
Reden voor aanhouden variant	Het verplaatsen van de brug naar het westen is vanuit de scheepvaart ongewenst, blijkt na overleg met het recreatieschap. Het meeste vaarverkeer komt uit de Demmerikse Sluis en heeft een directe aansluiting met de Vinkeveense plassen ten noorden van de N201.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier maar is vervolgens op basis van informatie van het recreatieschap aangehouden.


## 1.10 Bouwsteen C: Passage brug Vreeland

### C1. Aquaduct

	Bouwsteen C: Passage brug Vreeland
Huidige situatie / probleemdefinitie	<p>Vanuit bewoners is de oproep gedaan om een tunnel aan te leggen. In de huidige situatie zijn de invoegstroken kort. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarnaast beleeft men de N201 als barrière en als doorsnijding van het dorp. Er is geen probleem met de doorstroming op dit punt. Wel leveren manoeuvres van vrachtwagens onveilige situaties op. Doorrijhoogte van het viaduct is 3,50m. Hierdoor rijden bestel- en vrachtwagens vanuit de oostkant de N201 af, rijden vervolgens na oversteken van de Herenweg weer de N201 op en steken aan de westkant de N201 over, waarbij ze soms bij het keren op de weg extra moeten steken. De geluidsbelasting is op enkele woningen langs de N201 boven de norm.</p>
Oplossingsrichting Variant C1	<p>Een aquaduct zal veel van de waargenomen geluidsoverlast kunnen wegnemen. Het aquaduct komt direct aan de zuidkant van de huidige brug. De huidige brug blijft behouden aangezien deze nog een lange levensduur heeft en kan worden gebruikt om de passeerbaarheid van de Vecht te garanderen (bijvoorbeeld door hulpdiensten tijdens calamiteiten) en voor langzaam verkeer.</p> <p>Er komt een parallelweg aangrenzend aan het viaduct voor langzaam verkeer die aansluit op de huidige brug. Het aquaduct vraagt om een groter ruimtebeslag, gezien de hellingbanen en de taluds van het aquaduct, wat ten kostte gaat van de woningen/panden op die locatie. Mogelijk is er een impact op de ligging van het huidige kruispunt met de Raadhuislaan wat verplaatst of aangepast moet worden door de hellingbanen van het aquaduct.</p>
Reden voor aanhouden variant	<p>Een trechtering heeft plaatsgevonden t.b.v. het bepalen van voorkeursvarianten en alternatieven per knelpunt en bouwsteen. Deze variant is in deze trechtering stap aangehouden omdat deze een mindere bijdrage levert aan de projectdoelstellingen dan de gekozen voorkeursvariant en het alternatief. De maatregel die getroffen zou moeten worden is buitenproportioneel ten opzichte van de problematiek die er speelt op deze locatie. Daarbij kent de huidige brug nog een lange restlevensduur. Bovendien is er vanuit de omgeving inmiddels ook weerstand tegen. Deze variant heeft een negatieve impact op natuur en grondverwerving is noodzakelijk, aangezien een aquaduct op deze locatie een groot ruimtebeslag heeft en er enkele historische panden voor moeten wijken.</p>
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	De variant is bij de eerste en de tweede ontwerpatelier getoond.



**Variant C2. Verhogen doorvaarthoogte**

	Bouwsteen C: Passage brug Vreeland
Huidige situatie / probleemdefinitie	Vanuit bewoners is de oproep gedaan om een tunnel aan te leggen. In de huidige situatie zijn de invoegstroken kort. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarnaast beleeft men de N201 als barrière en als doorsnijding van het dorp. Er is geen probleem met de doorstroming op dit punt. Wel leveren manoeuvres van vrachtwagens onveilige situaties op. Doorrijhoogte van het viaduct is 3,50m. Hierdoor rijden bestel- en vrachtwagens vanuit de oostkant de N201 af, rijden vervolgens na oversteken van de Herenweg weer de N201 op en steken aan de westkant de N201 over, waarbij ze soms bij het keren op de weg extra moeten steken. De geluidsbelasting is op enkele woningen langs de N201 boven de norm.
Oplossingsrichting Variant C2	Een hogere brug waardoor deze (afhankelijk van de gekozen doorvaarthoogte) minder vaak open hoeft.
Reden voor aanhouden variant	Het verhogen van de doorvaarthoogte heeft een beperkt oplossend vermogen. Het verhogen van de brug heeft maar een beperkt effect op het aantal brugopeningen. De huidige brug heeft nog een lange restlevensduur waardoor een vervanging niet aan de orde is. Andere opties zoals verlengen van de spitssluiting of brugwachter in combinatie met brug in Vreeland kunnen de situatie verbeteren.
Kader	PS-besluit inclusief amendement d.d. 18 februari 2019
	
Omgevingsparticipatie	Deze variant is besproken tijdens het eerste ontwerpatelier.