

PROVINCIE

Noord-Holland



Startnotitie Aansluiting N201-A4

Startnotitie voor de milieu-effectrapportage

Verbetering aansluiting N201-A4

695-02
(2e)

PROVINCIE



Startnotitie Aansluiting N201-A4

**Startnotitie voor de milieu-effectrapportage
Verbetering aansluiting N201-A4**



april 1995



Inhoud

5	1	Inleiding
	1.1	Doel van deze startnotitie
	1.2	De procedures
	1.3	Opbouw van de startnotitie
7	2	Historisch overzicht en probleemschets
	2.1	Historisch overzicht
	2.2	Probleemschets
9	3	Het vigerend ruimtelijk beleid
11	4	Het studiegebied en de te beschouwen alternatieven en varianten
	4.1	Het studie- en plangebied voor het MER
	4.2	Uitgangspunten bij de verkeersprognoses
	4.3	De te onderzoeken alternatieven
17	5	Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven
	5.1	Algemeen
	5.2	Bereikbaarheid
	5.3	Milieuhygiëne
	5.4	Flora, fauna en ecologie
	5.5	Bodem en water
	5.6	Culturele en historische geografie en landschap
	5.7	Woon- en leefmilieu
19		Bijlagen
	1	Adressen, inspraak en informatie
	2	Een overzicht van de procedure MER/streekplanuitwerking N201-A4
	3	Vigerend ruimtelijk beleid
	4	Woordenlijst

1.1 Doel van deze startnotitie

De huidige aansluiting van de N201 op de A4 kan in de toekomst het verwachte toenemende autoverkeer niet verwerken. In het kader van het Hoofdwegennet Schiphol is in 1992 op basis van verkeersprognoses voor het jaar 2000, besloten dat de op- en afritten van de aansluiting van de N201 op de A4 worden verlengd. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de uitvoegstrook op de A4 en meer opstelruimte voor de verkeerslichten bij de N201. Recente prognoses van de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat wijzen echter uit dat ook deze oplossing (in 2010) onvoldoende zal blijken te zijn. In deze uitvoering zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de N201 onvoldoende zijn en bestaat, ondanks de voorgenomen maatregelen, het gevaar dat de opstelruimte te kort zal blijken en er filevorming zal optreden op de A4 zelf. Daarom is nader onderzoek naar een goede oplossing noodzakelijk.

Met het oog op de aanleg van de Verlengde Westrandweg (die zal starten in 1998) is het noodzakelijk dat op korte termijn duidelijkheid wordt verkregen over de maatregelen die moeten worden genomen om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de aansluiting ook in de toekomst te verzekeren.

In de (ontwerp)streekplanherziening voor het grondgebied van Haarlemmermeer/Schiphol is de bovenstaande problematiek beschreven en is gesteld dat een kortsluiting tussen de N201 (Weg om de Noord) en de A4 (en de toekomstige A5) mogelijk een goede oplossing biedt en daarom planologisch niet onmogelijk moet worden gemaakt. Het voornemen van de provincie Noord-Holland is bij de vaststelling van de streekplanherziening een uitwerkingsbevoegdheid voor Gedeputeerde Staten op te nemen. Het provinciaal bestuur kan dan door middel van een streekplan-uitwerkings-procedure ook andere mogelijke oplossingen afwegen en besluiten nemen over de oplossing van de verwachte capaciteitsproblemen (tracering en uitvoeringsaspecten, voor zover van belang voor de streekplanuitwerking).

Een aantal van die mogelijke oplossingen (zie hierna) is m.e.r.-plichtig (autoweg ¹⁾) op grond van de op 24 februari 1992 in werking getreden partiële herziening van het Besluit milieueffectrapportage.

Met deze startnotitie wordt het voornemen van de provincie om te besluiten over een mogelijke oplossing bekend gemaakt. De startnotitie heeft tot doel adviseurs en inprekers te informeren over de voorgenomen activiteit, realisering van een oplossing voor de capaciteitsproblemen van de huidige aansluiting van de N201 op de A4. Tevens worden zij door een kennisgeving in de Staatscourant en regionale dagbladen, in de gelegenheid gesteld te adviseren over de inhoud van de door Gedeputeerde Staten vast te stellen richtlijnen voor het nog op te stellen Milieu-Effecten Rapport (MER).

Het doel van milieueffect-rapportage is het verschaffen van informatie over de milieu-effecten van het voorgenomen project, zodat bij de besluitvorming, i.c. de streekplanuitwerking, het milieu, naast andere aspecten, een volwaardige plaats krijgt.

1.2 De procedures

De mogelijke oplossing wordt vastgelegd in een zogenaamde uitwerking(sprocedure) van het streekplan. In de vast te stellen partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol zal daartoe de formele uitwerkingsbevoegdheid moeten worden vastgelegd (ex artikel 4a, lid 8 W.R.O.). Gestreefd wordt naar vaststelling van de streekplanherziening in oktober 1995. Vaststelling van de streekplanuitwerking is uiteraard pas daarna mogelijk.

Om één van de mogelijke oplossingen daadwerkelijk te kunnen realiseren zullen één of meerdere bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd. Het provinciaal bestuur heeft met het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer afgesproken dat de bestemmingsplanprocedure zoveel mogelijk parallel aan de streekplanuitwerking zal worden doorlopen, een en ander in samenhang met de procedure voor het bestemmingsplan ten behoeve van de Verlengde Westrandweg. Dit is nodig om ervan verzekerd te zijn dat tijdig over een mogelijke oplossing wordt besloten, dit in

¹⁾ Hier wordt bedoeld een autoweg volgens Europese regels, dat wil zeggen een weg met ongelijkvloerse of door middel van verkeerslichten geregelde aansluitingen, waarop het in het bijzonder verboden is te parkeren en te stoppen.

verband met de beoogde aanvang van de aanleg van de Verlengde Westrandweg in 1998.

De m.e.r.-procedure begint met een periode van 4 weken waarin een ieder een schriftelijke reactie met betrekking tot de op te stellen richtlijnen kan indienen bij het bevoegd gezag, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De reacties kunnen worden gezonden aan:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

(Zie voor nadere adresgegevens en dergelijke, bijlage 1).

Het bevoegd gezag stelt vervolgens, mede op basis van de resultaten van inspraak en advies, de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effect-rapport vast. De beschrijving van het onderzoek en de resultaten ervan vormen het milieu-effect-rapport. Dit rapport wordt samen met de streek-planuitwerking (waarin het ontwerp-besluit van gedeputeerde staten is opgenomen) ter visie gelegd.

Vervolgens volgt een periode van voorlichting, inspraak, advisering en overleg. Hierna volgt de definitieve besluitvorming, waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van inspraak, adviezen en overleg.

Voor een overzicht van de procedure MER/-streekplanuitwerking Aansluiting N201-A4, wordt verwezen naar bijlage 2.

1.3 Opbouw van deze startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt kort de historie rond de aansluiting en de probleemschets beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beknopt ingegaan op het vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid. In hoofdstuk 4 wordt voor de oplossing van de verkeersproblematiek rond de aansluiting van de N201 op de A4 een aantal alternatieven en varianten daarop beschreven. Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht van onderwerpen die in het MER aan de orde zullen komen. De hoofdstukken 2, 4 en 5 vormen samen de kern van deze startnotitie.

De startnotitie kent de volgende bijlagen:

- opgave van relevante adressen (bijlage 1);
- een overzicht van de procedure (bijlage 2);

- een beknopte samenvatting van het ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid (bijlage 3);
- een verklarende woordenlijst (bijlage 4).

2.1 Historisch overzicht

De aansluiting van de N201 (vroeger de S21) op de A4 is in de loop van de tijd regelmatig aangepast aan de sterk toegenomen verkeersdruk als gevolg van onder meer de ontwikkeling van wonen en werken rond Hoofddorp en groei van het verkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Bij de laatste infrastructurele wijzigingen op de provinciale weg werd het gedeelte van de N201 tussen de Van Heuven Goedhardtlaan en de A4 verbreed tot 2x3 rijstroken in de rechtdoorgaande richtingen. De A4 zelf is ter hoogte van de aansluiting verbreed tot 2x4.

In het kader van het Hoofdwegennet Schiphol heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in 1992 besloten tot aanleg van de Verlengde Westrandweg (A5) en de reconstructie van de A4 van de huidige 2x4 rijstroken tot 2x2 voor het Schipholverkeer en 2x3 rijstroken voor de door-
gaande richtingen. Start van de aanleg van de Verlengde Westrandweg is gepland in 1998.

In dit kader is op basis van de prognoses uit de Hoofdwegenwet Schiphol tevens besloten de aansluiting van de N201 op de A4 te verbeteren. Hierbij is ervan uitgegaan dat de op- en afritten van deze aansluiting worden verlengd, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de uitvoegstrook op de A4 en meer opstelruimte voor de verkeerslichten bij de N201.

Verder zijn er bij de provincie Noord-Holland concrete plannen voor het verbreden van de N201 tussen de Fokkerweg (bij Schiphol-Zuidoost) en de A4. Dit project maakt onderdeel uit van de infrastructurele maatregelen in het kader van de PKB Schiphol.

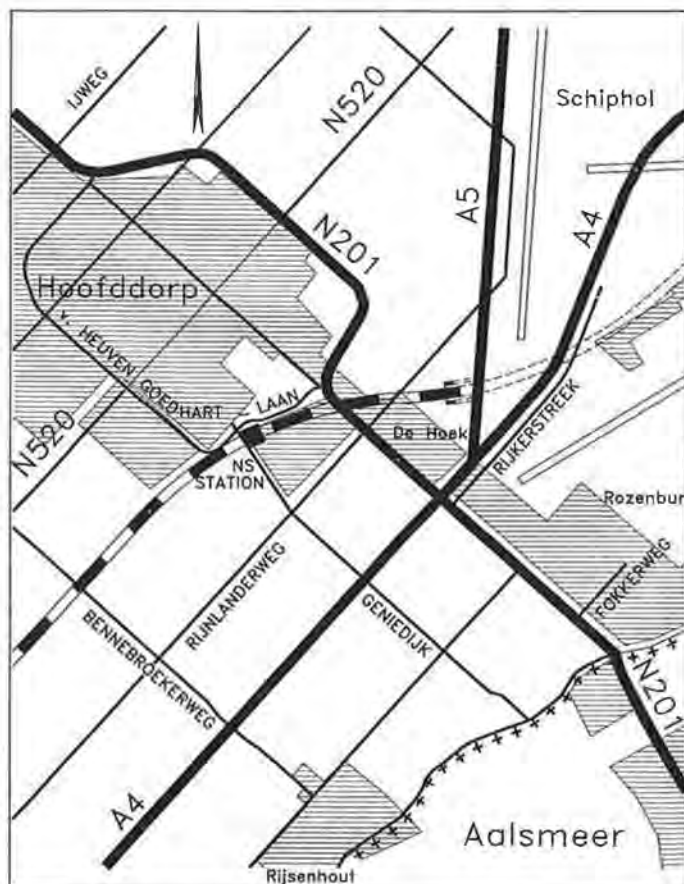
Kaart 1 bevat een naamaanduiding.

2.2 Probleemschets

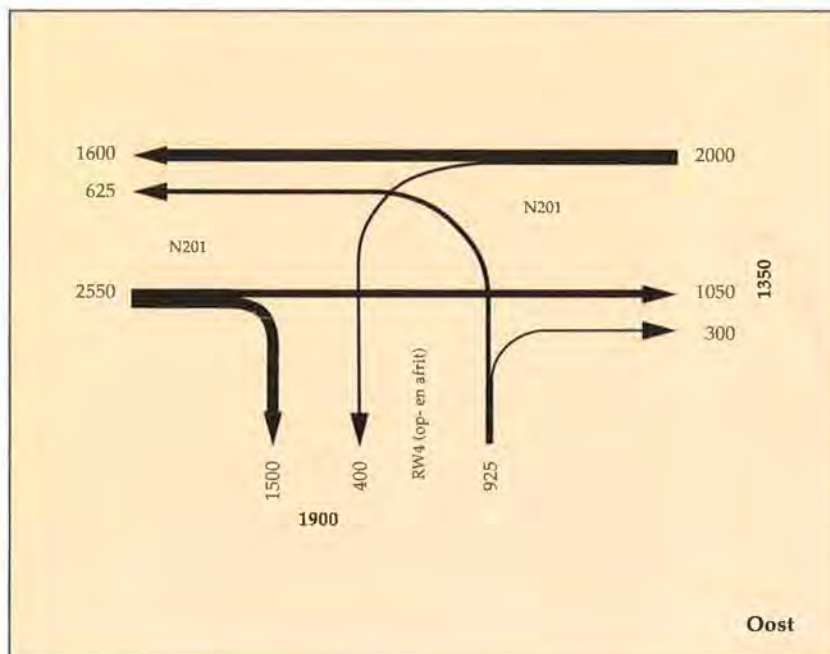
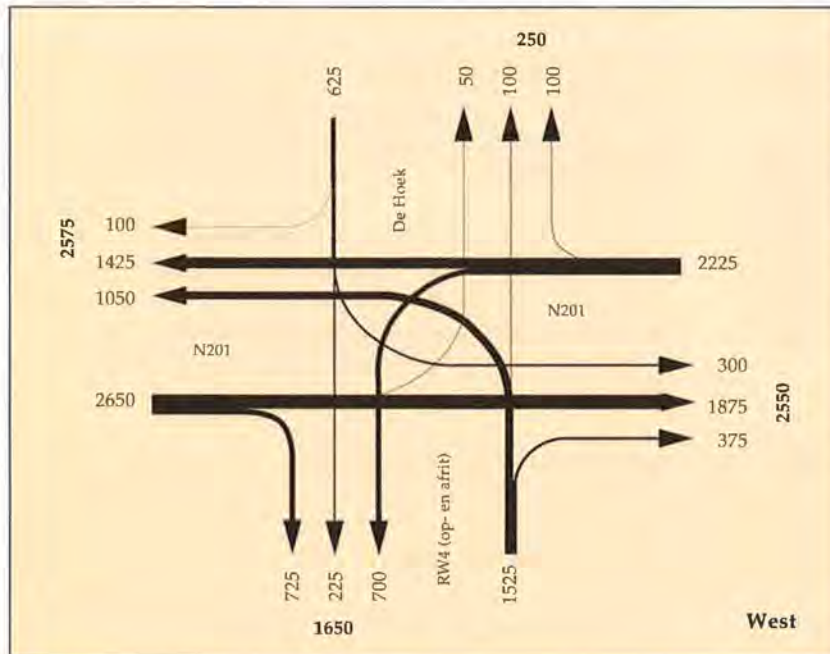
In de huidige situatie kent de aansluiting ten westen van de A4 voor de doorgaande richtingen 3 rijstroken op de N201 en voor de afslaande bewegingen bij de verkeerslichten 2 rijstroken. Ten oosten van de A4 zijn er 2 stroken voor de rechtdoorgaande richtingen en voor het afslaand verkeer 1 of 2 stroken. Op dit moment wordt de verkeersafwikkeling beoordeeld als redelijk, maar niet optimaal. Als gevolg van de bijzonder hoge verkeersdruk in de aansluiting treedt echter regelmatig verstoring. Dat duidt erop dat de maximale verkeerscapaciteit van de kruispunten bijna is bereikt.

Op kaart 2 is de verkeersbelasting in de aansluiting weergegeven (1993).

De op dit moment al zwaar belaste aansluiting zal, als gevolg van onder meer de realisering van het knooppunt A4-A5, de toename van de (Schiphol gebonden) bedrijvigheid op en aan de zuidkant van de luchthaven en ten oosten van Hoofddorp en het toenemend aantal inwoners in de Haarlemmermeer ook in het aangepaste ontwerp in de toekomst niet voldoen. Uit gezamenlijk onderzoek van de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, de gemeente Haarlemmermeer en de NV Luchthaven Schiphol is inmiddels duidelijk geworden, dat deze maatregel, op basis van verkeersprognoses voor 2010, onvoldoende is om te komen tot een bevredigende afwikkeling van het autoverkeer. Ondanks het verlengen van de op- en afritten kan het in deze situatie zelfs zo zijn dat de wachtrijen

Kaart 1 **Namenkaart**

Kaart 2 Verkeersbelasting aansluiting N201 op de A4 (1993)



daarom verdergaande maatregelen op haalbaarheid en effecten worden onderzocht. Uit het (voor)onderzoek is al gebleken dat ingrijpende maatregelen nodig zijn om te komen tot een, wat de verkeersafwikkeling betreft, goede en bovendien verkeersveilige oplossing. Daarbij is het mogelijk dat de realisering van een parallelle verbinding noodzakelijk is teneinde een deel van het autoverkeer van de huidige aansluiting af te leiden. Het nemen van een besluit hierover is m.e.r.-plichtig.

Tegen deze achtergrond nemen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland nu het initiatief voor het volgen van een m.e.r.-procedure uitmondend in een streekplan-uitwerking.

zo lang worden dat de file 'terugslaat' op de A4, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet rond Schiphol in gevaar komt. Conclusie uit het onderzoek is verder dat ook in de aansluiting zelf (op de kruispunten) de verkeersafwikkeling onvoldoende zal zijn. In het kader van de streekplanuitwerking zullen

Het voornemen, oplossing van de te verwachten verkeersproblematiek rond de aansluiting van de N201 op de A4 en het treffen van de noodzakelijke infrastructurele maatregelen daarvoor, wordt in het MER geplaatst tegen de achtergrond van het huidige, vigerend (ruimtelijk) beleid. Het bovenstaande betekent dat in het MER een overzicht wordt gegeven van het huidige beleid en van beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, voor zover van invloed op het voornemen. Het betreft een beschrijving van de voorgestane ontwikkelingen op termijn voor het gehele studiegebied, op het gebied van infrastructuur, woningbouw, woon- en leefmilieu, ecologie en economie.

In het MER zal de (ontwerp)streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol centraal staan, omdat daarin het relevante rijks- en provinciaal beleid (al) is beschreven en verwerkt.

Op het moment dat een besluit over de aansluiting van de N201 op de A4 zal worden genomen zal de partiële herziening van het streekplan uiteraard moeten zijn vastgesteld.

Voor het MER geldt derhalve het, mogelijk nog te wijzigen, (ontwerp)streekplan als het vigerend beleid.

In het (ontwerp)streekplan is een structuurbeeld geschetst dat ruimte geeft aan de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport, inclusief de aanleg van een vijfde baan (5P), de realisering van woningbouw in het westelijk deel van de Haarlemmermeer (15.000 woningen tot 2005) en verschillende bedrijfs- en (Schipholgebonden) kantoorlocaties, onder meer langs de N201 (bijv. Schiphol-Zuidoost). Verder wordt genoemd een rail-overslagcentrum. Wat betreft de infrastructuur biedt het streekplan onder meer ruimte voor de Verlengde Westrandweg, de N22, de Zuid-Tangent en wordt tevens aandacht gevraagd voor de problematiek op de aansluiting van de N201 op de A4. Ook bevat het streekplan een aantal groenprojecten (Westelijk deel Haarlemmermeer en nabij de luchthaven).

Een beknopte samenvatting van het huidig vigerend beleid dat samenhangt met het voornemen is opgenomen in bijlage 3.

In het MER wordt vervolgens deze beschrijving van het huidige, vigerende beleid gebruikt bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, welke plaatsvindt indien de voorgenomen activiteit (de realisering van een oplossing voor de aansluiting van de N201 op de A4) niet wordt uitgevoerd.

Het studiegebied en de te beschouwen alternatieven en varianten

4.1 Het studie- en plangebied voor het MER

Bij de bepaling van het studiegebied zal rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkelingen inzake wonen, werken, verkeer en vervoer en openbaar vervoer. Het gaat hier voornamelijk om de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport en de daaraan verbonden groei van het verkeer en vervoer rond de luchthaven, woningbouw in de Haarlemmermeer-west, de ontwikkeling en uitbreiding van bedrijfslocaties, zoals voorzien in de (ontwerp)-partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied wordt rekening gehouden met het feit dat de invloedssfeer van de mogelijke oplossingen voor de aansluiting van de N201 op de A4 voor sommige aspecten verder reikt dan de directe omgeving.

Het plangebied ten behoeve van de streekplanuitwerking en het uiteindelijke besluit over een uit te breiden dan wel nieuwe aansluiting of mogelijke aansluitende verbindingen omvat een kleiner gebied binnen het studiegebied. Het is dus het gebied waar de voorgenoemde activiteit zal moeten plaatsvinden (zie kaart 3).

4.2 Uitgangspunten bij de verkeersprognoses

Algemene uitgangspunten bij de verkeersprognoses

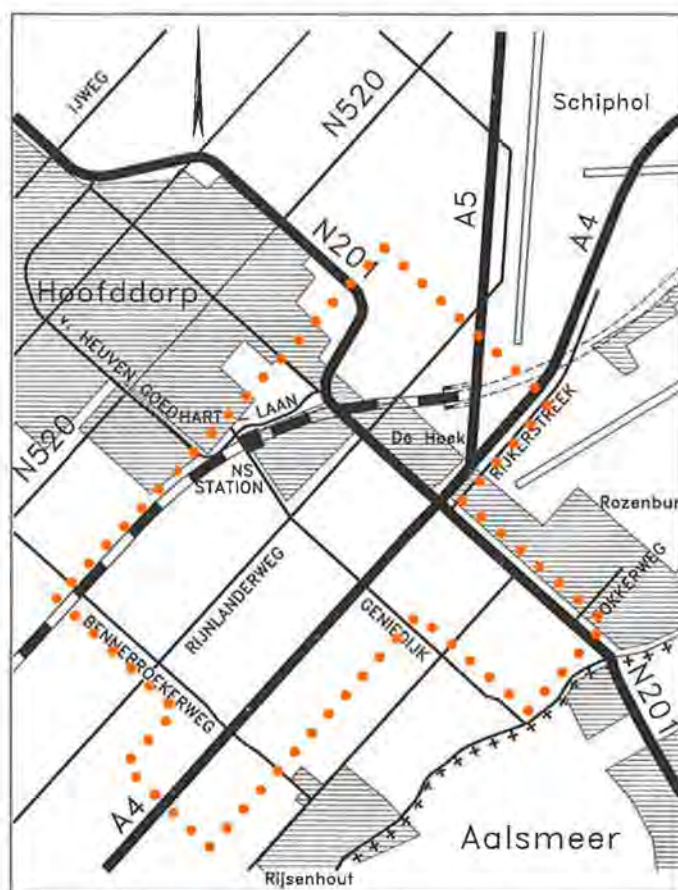
De te verwachten verkeersbelasting in de verschillende alternatieven (en varianten daarin) is voor het bepalen van de milieu-effecten vertrekpunt.

Indien er geen ingrijpende maatregelen worden getroffen zal het autoverkeer in Nederland, en zeker rond de luchthaven Schiphol en in de Haarlemmermeer in het algemeen, groeien tot een niveau dat uit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid ongewenst is. Op nationale schaal heeft de onderkenning van dit probleem geleid tot de formulering van de mobiliteitsdoelstellingen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII). Doelstelling is een reductie van de groei van het aantal auto-kilometers in Nederland tot maximaal 35% (tussen 1986 en 2010).

Dit beleid is in de Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel (Inverno, 1993) vertaald naar de Noordvleugel van de Randstad. De daarin

voorgestelde doelstellingen voor de Noord-vleugel en het daaruit voortvloeiende samenhangende pakket maatregelen (mobiliteitsgeleidende maatregelen, zoals prijsbeleid, locatiebeleid en parkeerbeleid, forse verbetering van het openbaar vervoer en waar nodig uitbreiding van de weginfrastructuur) is door de provincie Noord-Holland in haar standpunt over Inverno destijds (oktober 1993) in hoofdlijnen onderschreven. Het ROA heeft in lijn met Inverno haar Regionaal Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld.

Kaart 3 Plangebied



Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling wordt in de verkeersprognoses aangesloten bij de ontwerp-herziening van het streekplan voor het grondgebied van Haarlemmermeer/Schiphol. Er wordt vanuit gegaan dat op het moment dat het MER wordt opgesteld er duidelijkheid zal bestaan over de ontwikkeling van het landzijdige verkeer van en naar Schiphol. Over de locaties van de woningbouw in de Haarlemmermeer alsmede over de aantallen woningen tot 2005 bestaat

inmiddels duidelijkheid. Voor deze studie is inmiddels in overleg met het ROA een nadere invulling bepaald voor de periode 2005-2010.

Beleidspakketten

Bij de prognose van het autoverkeer is het mogelijk voor het verkeers- en vervoerbeleid in het algemeen meerdere beleidsvarianten te hanteren. Hierbij gaat het om:

- 1 Een pakket maatregelen waarmee de doelstellingen van het SVVII in de Noord-vleugel van de randstad worden bereikt (Inverno);
- 2 Een pakket maatregelen volgens het SVVII, dat weliswaar in de goede richting gaat, maar waarmee de doelstellingen niet (geheel) zullen worden bereikt;
- 3 Een pakket maatregelen waarbij ervan wordt uitgegaan dat het SVVII-beleid onvoldoende van de grond komt.

In alle drie pakketten is eenzelfde basispakket auto-infrastructuur opgenomen, met uitzondering van de toevoeging van een aantal doelgroepstroken in het Inverno-pakket. De provincie Noord-Holland gaat in de verkeersberekeningen onder meer uit van aanleg van Verlengde Westrandweg, de Westrandweg, de capaciteitsvergroting van de Coentunnel, verbreding van de

A9, incl. een omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Wat betreft het flankerend beleid en de omvang van de openbaar-vervoermaatregelen verschillen de pakketten qua intensiteit. Uiteraard zijn in alle pakketten die maatregelen opgenomen waartoe al is besloten (bijv. uitvoering aangepast RAIL21, het toekomstplan van NS, en de aanleg van het centrale deel van de Zuid-Tangent).

In het onderstaande schema zijn de inhoud, omvang en de resultaten van de verschillende beleidspakketten geïllustreerd.

Omdat het enerzijds gaat om dimensionering van infrastructuur en anderzijds om het in beeld brengen van milieu-effecten is er voor gekozen het MER te baseren op het beleidspakket waarmee de doelstellingen niet volledig zullen worden bereikt. Met de rekenresultaten van de beide andere pakketten zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd (wat gebeurt er wanneer het beleid niet slaagt, wat is er qua uitbreiding van de infrastructuur nog nodig bij een volledig geslaagd beleid en wat zijn de milieu-effecten daarvan?)

	prijsbeleid auto	prijsbeleid OV	locatie beleid	parkeer tarief centra	netwerk auto	netwerk OV	groei autokm	groei OVkm
Pakket	index	index					index	index
"Beleid onvoldoende geslaagd"	161	161	geen parkeer- beperking	gedeeltelijk betaald parkeren	SVV-II	Prorail Verbindend met streek (beperkt)	160	185
"Beleid deels geslaagd"	195	136	gedeeltelijk parkeer- beperking	overal betaald parkeren	SVV-II	Rail21 Verbindend net streekverv. (beperkt) Stadsgew. OV	140	235
"Doelstellingen SVVII bereikt (Inverno)"	270	160	parkeren volgens normen	extra betaald parkeren	SVV-II extra doelgroep stroken	Rail21 Verbindend net streek Stadsgew. OV (optimaal)	120	220

Schema: samenvattend overzicht maatregelen en resultaten beleidspakketten ten behoeve van MER Aansluiting N201-A4

Genoemde indices: 2010 (1987 = 100);

Brón: Toelichting Inverno, maart 1994.

4.3 De te onderzoeken alternatieven

Naast het zogenaamde nul-alternatief (aanpassing aansluiting volgens besluit in het kader van het hoofdwegennet) is het het voornemen om in het MER in een aantal andere alternatieven te onderzoeken. In principe is onderscheid gemaakt tussen (verdere) vergroting van de capaciteit in de huidige aansluiting en infrastructurele ingrepen ten zuiden en ten noorden van de huidige aansluiting met het oogmerk een deel van het verkeer van de huidige aansluiting af te leiden dan wel een geheel nieuwe aansluiting te realiseren.

1 Capaciteitsvergroting huidige aansluiting

In dit alternatief wordt uitgegaan van maatregelen in en rond de huidige locatie, die moeten leiden tot een grotere capaciteit dan de aansluiting in het nul-alternatief.

2 Ingrepen ten zuiden van de huidige aansluiting

Hierbij wordt gedacht aan een geheel nieuw geconcentreerd ontwerp tussen de locatie van de huidige aansluiting en de Geniedijk. In deze variant vervalt de huidige aansluiting (variant 2a).

Mogelijke varianten hierop zijn de aanleg van een parallelle verbinding aan de zuidzijde van de huidige aansluiting, waarbij een deel van het verkeer wordt afgeleid. In deze varianten kan de aansluiting op de huidige plaats worden gehandhaafd en eventueel worden verbeterd (variant 2b), ofwel vervallen, waarbij de aansluiting op de parallelle verbinding wordt gemaakt en het doorgaande verkeer gebruik blijft maken van de huidige N201 (variant 2c). Een variant is verder, dat naast het verbeteren van de aansluiting op de huidige locatie, de Bennebroekerweg een aansluiting krijgt op de A4 (variant 2d).

3 Ingrepen ten noorden van de huidige aansluiting

In deze optie wordt uitgegaan van de aanleg van een noordelijke parallelle verbinding tussen de N201 (Weg om de Noord) en de A4 met aansluitingen op de A4 en de A5 (Verlengde Westrandweg).

4 Het meest-milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Van dit alternatief, dat is voorgeschreven in de Wet Milieubeheer, is op voorhand niet aan te geven hoe dit eruit zal zien. Het MMA vormt een combinatie van één of meer van de hiervoor genoemde alternatieven (of varianten daaruit), die vanuit milieu-oogpunt het meest gunstig zijn.

Binnen elk van de alternatieven wordt het milieueffect van mogelijke mitigerende (dat wil zeggen maatregelen die nadelige effecten kunnen beperken, bijvoorbeeld verdiepte ligging) en eventuele compenserende maatregelen (maatregelen die het verlies aan milieu-waarde compenseren) nagegaan.

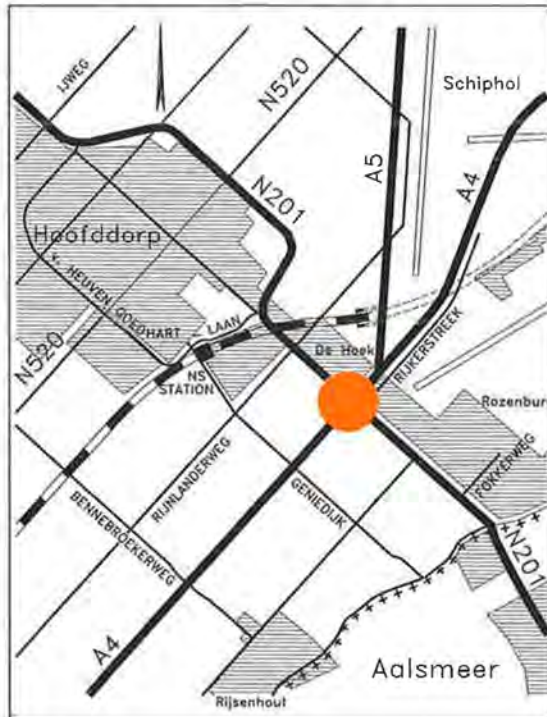
Op kaart 4 zijn de alternatieven illustratief weergegeven. De exacte vormgeving van alternatieven en varianten is nog onderwerp van studie. Met name zal nog moeten worden bepaald welke aansluitingen op wegen van het terrein van de luchthaven worden gemaakt (Rijkerstreek) en van welke aansluitingen op de gemeentelijke wegen wordt uitgegaan (bijvoorbeeld op de Rijnlanderweg).

Voor de alternatieven geldt dat tevens wordt onderzocht van welke maatregelen uitgegaan moet worden ter verbetering van de verkeerscirculatie op het luchthaventerrein en verbetering van de verkeersveiligheid op de parallelweg van de N201 (Binnenring Schiphol, aanleg weg tussen Rijkerstreek en Fokkerweg). Deze maatregelen hebben mogelijk invloed op de verkeersafwikkeling in de aansluiting van de N201 op de A4. Daarnaast zal aandacht worden geschonken aan de mogelijkheid van fasering c.q. toegroeien naar de eindoplossing in het alternatief.

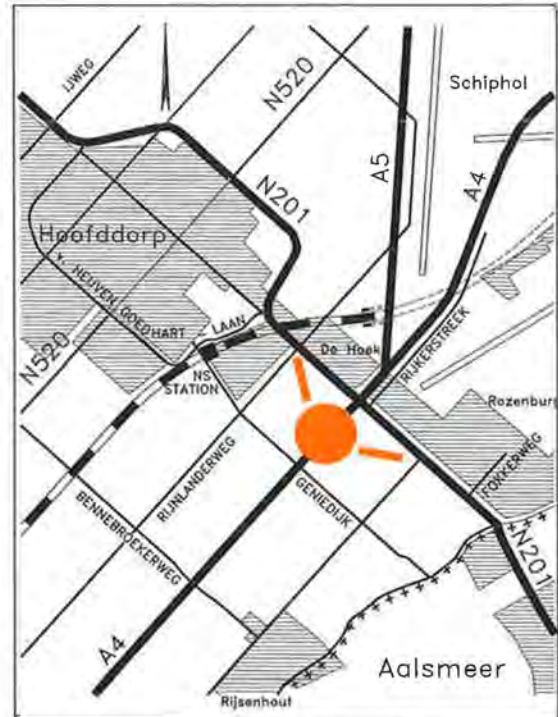
Dit leidt mogelijk tot een groot aantal subvarianten binnen de hiervoor genoemde varianten van de alternatieven. In het MER worden uitsluitend die subvarianten opgenomen die leiden tot c.q. het meest bijdragen aan de gesignaleerde problemen.

Kaart 4 Illustratie alternatieven en varianten

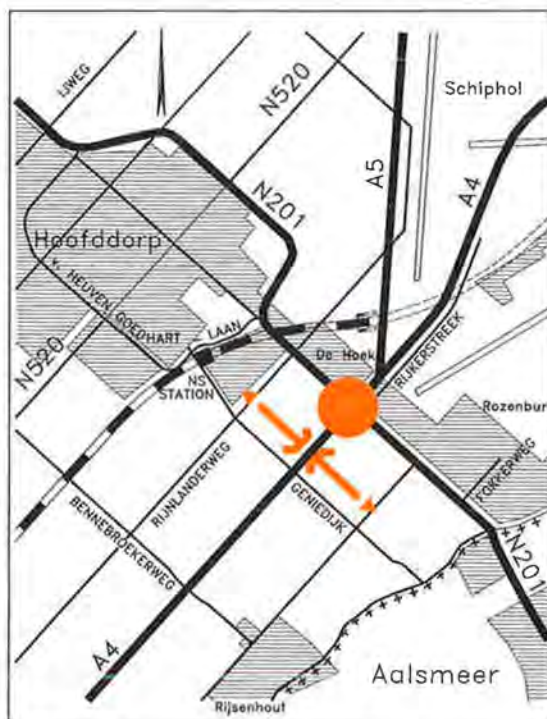
Alternatief 1



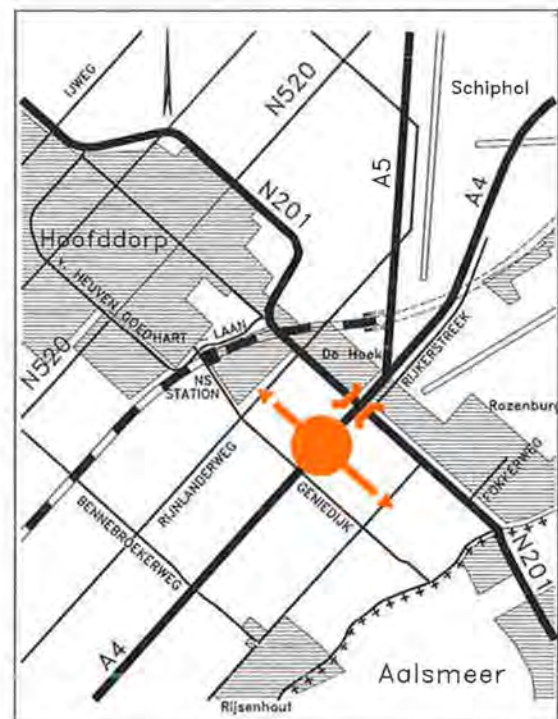
Alternatief 2 variant 2a



Alternatief 2, variant 2b

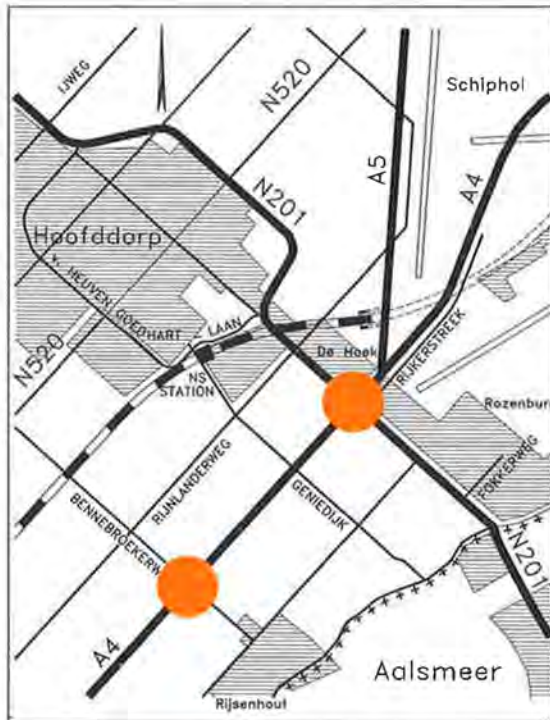


Alternatief 2, variant 2c

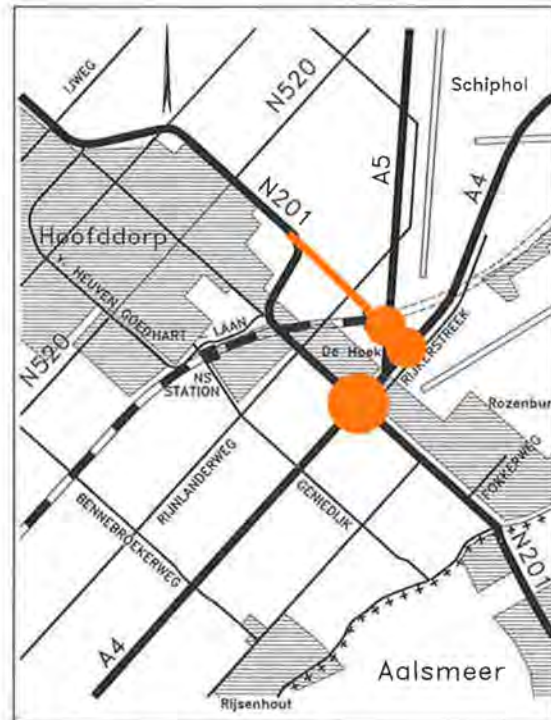


Kaart 4 Illustratie alternatieven en varianten (vervolg)

Alternatief 2, variant 2d



Alternatief 3



Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven

5.1 Algemeen

Het MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu voor zover de voorgenomen activiteit of beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch alternatieven worden ondernomen". (Wet Milieubeheer, art. 7.10 eerste lid onder d.)

Daarnaast bevat het MER tenminste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven".

In het m.e.r.-onderzoek komen de navolgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- bereikbaarheid;
- milieuhygiëne;
- flora, fauna en ecologie;
- bodem en water;
- culturele en historische geografie en landschap;
- woon- en leefmilieu, inclusief agrarische en groenstructuur, verkeersveiligheid.

De effecten worden beoordeeld aan de hand van criteria uit de verschillende beleidsdoeleinden afgeleid zijn respectievelijk kunnen worden.

Gelet op het specifieke karakter van dit MER (zoeken naar infrastructuur-oplossing binnen een qua oppervlakte beperkt gebied) zullen Gedeputeerde Staten bij het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER aangeven welke aspecten zij binnen de genoemde thema's van meer en minder belang achten voor de besluitvorming.

5.2 Bereikbaarheid

In het onderzoek komen aan de orde:

- de bereikbaarheid van de economische centra en de ontsluiting van de verschillende woon- en werk- en recreatiegebieden in het studiegebied;
- de berekende verkeersintensiteiten op de bestaande wegen in het studiegebied;
- de verkeersintensiteiten op en rond de aansluiting en de te onderzoeken kortsluitingen;
- en verder: de verkeersafwikkeling, als-

mede de beïnvloedingsmogelijkheden van de vervoerwijzekeuze in relatie tot flankerend beleid.

5.3 Milieuhygiëne

Wat betreft de *bestaande situatie* worden, onder meer, de volgende aspecten in kaart gebracht:

- de in het studiegebied heersende geluidsniveaus;
- de situatie ten aanzien van de luchtverontreiniging ten gevolge van het autoverkeer in het studiegebied.

Inzake de alternatieven zijn de volgende aspecten van belang:

- de hinder die binnen het studiegebied zal optreden als gevolg van de realisering van één van de alternatieven, zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersperiode. Te denken valt daarbij aan geluidhinder, trillingshinder, luchtverontreiniging, congestie enzovoort.
- af- en toename van geluidshinder en luchtverontreiniging op bestaande wegen in het studiegebied als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten;
- eventuele cumulatieve effecten als gevolg van andere bronnen van hinder in het studiegebied.

5.4 Flora, fauna en ecologie

In het studiegebied wordt de *huidige situatie* geïnventariseerd, ten aanzien van onder meer:

- flora, fauna en vegetatie;
- de ecologische relaties binnen het plangebied en met de rest van het studiegebied.

De gevolgen van de alternatieven worden onderzocht op de volgende aspecten:

- de aantasting of verandering van flora en belangrijke biotopen als direct effect van de alternatieven of als indirect effect als gevolg van een eventuele verandering van de grondwaterstand, verandering van kwel of van waterkwaliteit;
- de verstoring van eventuele ecologische relaties binnen het plangebied en de verstoring van ecologische relaties met het omliggende gebied.

5.5 Bodem en water

Ten aanzien van *de huidige situatie* van de bodem dienen grondsoort en bodemstructuur en eventuele verontreinigingen in het studiegebied te worden aangegeven. Ook de geohydrologische situatie (stromingsrichtingen en stromingsstelsels, kwel, grondwaterpeil, stijghoogten en fluctuaties) zal in beeld worden gebracht. In het studiegebied zal van het grond- en oppervlaktewater de kwaliteit worden aangegeven.

Het onderzoek naar de gevolgen van de alternatieven richt zich in het studiegebied op:

- de directe en indirecte gevolgen van het benodigde grondverzet voor de bodemstructuur en de veranderingen van de waterspanning in de ondergrond in het plangebied;
- de toekomstige waterhuishouding;
- de kwaliteitsveranderingen in de bodem, grondwater en oppervlaktewater;
- grond- en oppervlaktewater.

5.6 Culturele en historische geografie en landschap

In het studiegebied zal *de huidige situatie* worden beschreven ten aanzien van:

- de bestaande landschappelijke, cultuurhistorische, en archeologische waardevolle elementen in het gebied;
- de visueel-ruimtelijke werking van elementen en het landschap binnen en buiten het plangebied.

Inzake de *alternatieven* komen in het studiegebied de volgende aspecten aan de orde:

- aantasting van waardevolle patronen en landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen in het gebied en de mogelijke wederzijdse aanpassing van weg en deze patronen en elementen op elkaar;
- de verstoring van landschappelijke structuren en versnippering van het gebied;
- het aanduiden en beoordelen van de visueel-ruimtelijke werking die de alternatieven op de omgeving zullen hebben.

5.7 Woon- en leefmilieu

In het studiegebied zal de voorgenomen realisering van één van de mogelijke alternatieven zijn effecten hebben op het bestaande en toekomstige woon- en leefmilieu in met name het oostelijk deel van de Haarlemmermeer. Aan de hand van een aantal van de hiervoor beschreven aspecten wordt deze invloed beschreven.

Voor zowel de bestaande als voor de alternatieven zullen de effecten worden beschreven. Het gaat hierbij vooral om de verkeersveiligheid, verkeersoverlast, barrièrewerking, alsmede de te nemen compenserende maatregelen.

Onder dit aspect wordt tevens begrepen de mogelijke aantasting van de agrarische structuur en de aantasting van de (concrete plannen voor) de groenstructuur c.q. de effecten op het gebruik daarvan (Uitwerkingsplan Groen in het kader van PMMS, besluitvorming in het kader van de PKB Schiphol).



Bijlagen





Adressen, inspraak en informatie

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
voor dezen,

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer,

bezoekadres:	postadres:
Zijlweg 245	Postbus 205
2015 CL Haarlem	2050 AE Overveen

Bevoegd gezag

Geduputeerde Staten van Noord-Holland,
voor dezen,

Dienst Milieu en Water

bezoekadres:	postadres:
Houtplein 33	Postbus 3088
2012 DE Haarlem	2001 DB Haarlem

Inspraak

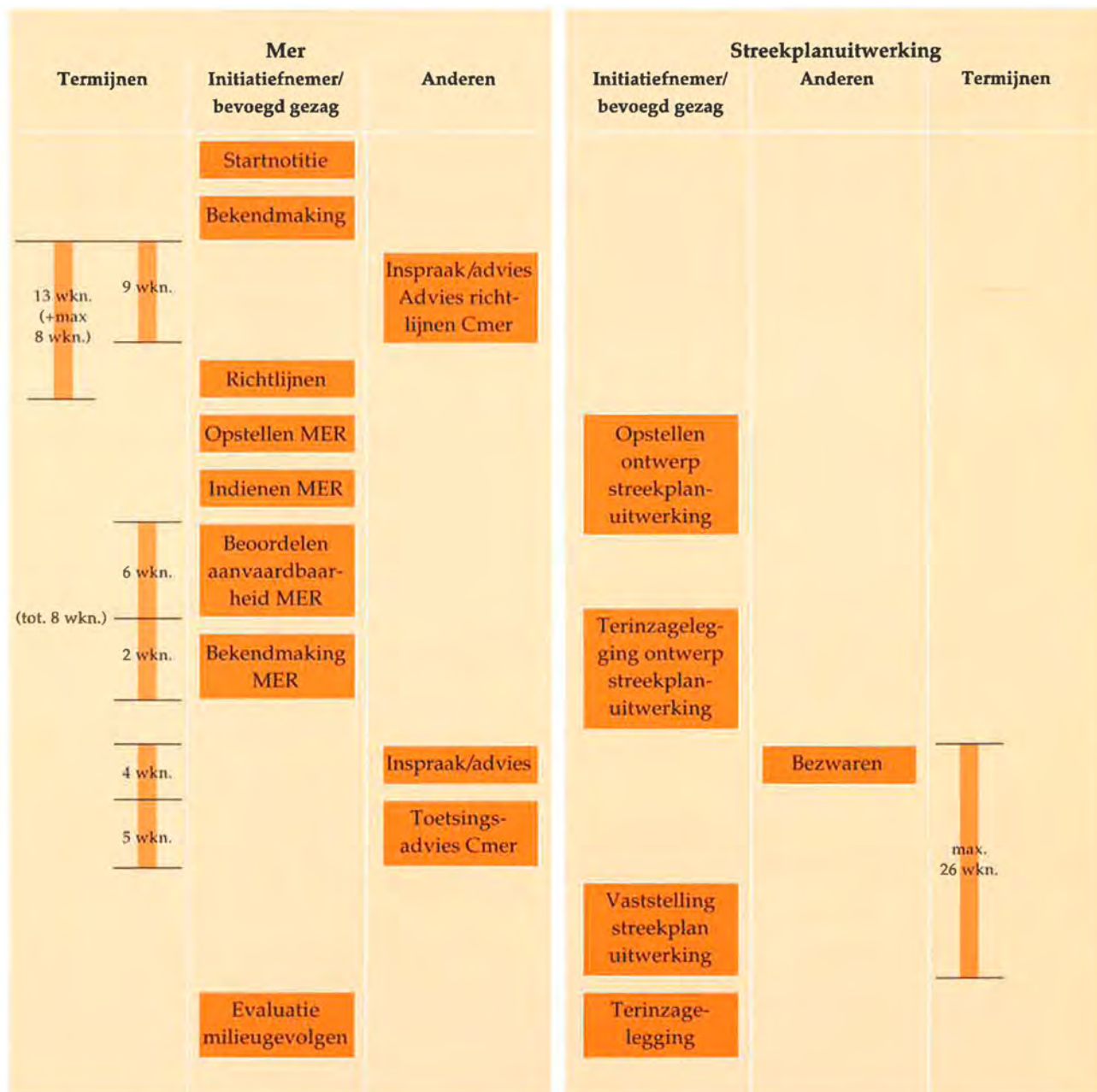
U kunt uw schriftelijke reactie op deze Startnotitie MER Aansluiting N201-A4 binnen de daartoe gestelde termijn insturen naar:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Informatie

Meer informatie? U kunt zich wenden tot de Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, tel. 023 14 52 37 of 14 52 45 (W. Erkelens, C.P. de Vries).

Overzicht procedure MER/streekplanuitwerking N201-A4



Cmer = Commissie voor de Milieu-Effect-Rapportage

MER = Milieu-Effect-Rapportage

I Rijksbeleid

In dit verband belangrijke beleidsnota's op rijksniveau zijn: de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Nationaal Milieubeleidsplan, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) het Structuurschema Groene Ruimte en de ontwerp-PKB Schiphol. De rode draad door deze nota's is te streven naar een zodanig gebruik en inrichting van de ruimte resulterend in een duurzame fysieke omgeving en samenleving.

Vermeld zijn hier de vier nota's die in dit kader van direct belang zijn in relatie tot de aansluiting van de N201 op de A4.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII)

Het SVVII, dat is afgestemd op het Nationaal Milieubeleidsplan, geeft het rijksbeleid weer ten aanzien van het verkeer en vervoer. Het SVVII stelt duidelijke grenzen aan de nadelige effecten van verkeer en vervoer: luchtverontreiniging, aantasting van de natuur, aantasting van de leefbaarheid etc.

De groei van het autoverkeer (aantal autokilometers) moet worden beperkt tot 35% in het jaar 2010 (in plaats van 70% bij ongewijzigd beleid), maar aan de andere kant moet een goede bereikbaarheid van economische centra, binnen deze randvoorwaarden, worden gegarandeerd. De veiligheid inzake het transport van gevaarlijke stoffen mag niet verminderen.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra is in het westelijke deel van de Haarlemmeer de realisering van woningbouw voorzien. In het overleg tussen Rijk, provincie, ROA en gemeente Haarlemmeer is afgesproken dat bij Nieuw-Vennep (3.000 woningen) en Hoofddorp-west (6.000 woningen) en Vijfhuizen (1.500 woningen) gebouwd gaat worden. Voor nog eens 4.500 woningen in het westelijk deel van de Haarlemmeer worden nog nadere afspraken gemaakt.

PKB en hoofdwegennet Schiphol, deel 1

De PKB Schiphol is in de maak. In PKB deel 1 wordt gekozen voor de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport. In dit kader wordt besloten over de aanleg van een vijfde baan. Van groot belang voor deze MER-studie is daarnaast

ook de voor Schiphol gedachte ontwikkeling van werkgelegenheid. Hiermee wordt in de studie rekening gehouden.

In de PKB wordt verder voorzien in een aantal bufferzones en ontwikkeling van groen. Met name het gebied aan de noordzijde van de aansluiting is in dit verband van belang.

In de PKB is nabij de N201 ten westen van Hoofddorp indicatief een rail-overslagcentrum geprojecteerd. De ontsluiting hiervan kan een rol spelen bij de streekplanuitwerking voor de aansluiting van de N201 op de A4.

Structuurschema Groene Ruimte

Op basis van een aantal algemene uitgangspunten ten aanzien van onder meer de wederzijds afstemming tussen groene en stedelijke functies, het verbeteren van de milieu- en omgevingskwaliteit van de (nieuwe) stedelijke gebieden, recreatiemogelijkheden in de Randstad, vernieuwing van het landschap en ecologische verbindingen is in het Structuurschema een zoekgebied aangegeven voor een strategisch Groenproject langs de west- en noordzijde van de Haarlemmermeer.

2 Provinciaal beleid

Standpunt Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel (Inverno)

Eind 1993 hebben provinciale staten op voorstel van GS in hoofdlijnen ingestemd met de door het rijk, de provincie en drie vervoerregio's opgestelde visie op het verkeers- en vervoerbeleid in de Noordvleugel. Daarmee is het provinciale verkeers- en vervoerbeleid voor dit deel van de provincie vastgelegd. De uit de visie voortkomende ruimteclaims zullen, voorzover zij nog niet in streekplannen zijn opgenomen, bij streekplanherzieningen integraal worden afgewogen.

Structuurvisie Noord-Holland 2015

Deze nota is opgebouwd rond twee hoofdkeuzen: handhaving en verbetering van het leefklimaat en verkleining van achterstanden.

Wat betreft verkeer en vervoer gaat deze nota uit van beperking van de groei van de automobiliteit, maar tevens het garanderen van de bereikbaarheid van economische centra. Daarom wordt, naast voorstellen voor verbetering van het openbaar vervoer, op enkele plaatsen uitbreiding van het wegennet voorzien.

(Ontwerp) Partiële herziening streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol.

In de ontwerp partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol wordt uitgebreid aandacht geschonken aan de verkeersproblematiek rond Schiphol. Bij de vaststelling van de herziening zal formeel een uitwerkinsgbevoegdheid worden gevestigd ten behoeve van de oplossing van de problematiek rond de aansluiting van de N201 op de A4.

Provinciaal Milieubeleidsplan Noord-Holland

Handhaving en verbetering van de kwaliteit van het fysieke leefmilieu in Noord-Holland is het hoofddoel van het milieubeleidsplan. Uitgangspunt daarbij is duurzame ontwikkeling. Twee elementen daarvan zijn het bevorderen van het openbaar vervoer in combinatie met het terugdringen van vermijdbare automobiliteit en het behouden en/of bevorderen van de natuurlijke en landschappelijke verscheidenheid en samenhang in Noord-holland. Het mobiliteitsbeleid moet gericht worden op een blijvende bereikbaarheid van economische centra. In dit licht is nieuwe weginfrastructuur aanvaardbaar, maar deze dient dan wel zoveel mogelijk gebundeld te worden met bestaande infrastructuur. De inpassing in natuur en landschap verdient daarbij de volle aandacht.

Beleidsvisie ontwikkeling Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

De beleidsvisie geeft een visie op de functie en betekenis van natuur en landschap en beschrijft de "harde kern" van de natuur in Noord-Holland. Binnen de PEHS wordt herstel en/of ontwikkeling van natuur en landschap nagestreefd.

3 Regionaal Beleid

Integrale Verkeers- en Vervoervisie voor de Noordvleugel (Inverno)

In de Noordvleugel van de Randstad vindt de uitwerking van het rijks-, provinciaal en regionaal verkeers- en vervoerbeleid plaats in de Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel en in de Regionale Verkeers- en Vervoerplannen (RVVP'en).

Inverno geeft op het schaalniveau van de noordvleugel van de Randstad een kwantitatieve en kwalitatieve invulling aan het landelijke mobiliteitsbeleid. Kern van de nota is het bereiken van

voldoende bereikbaarheid en voldoen aan de leefbaarheidsdoelstellingen door uitvoering van een samenhangend pakket van maatregelen, bestaande uit het voeren van een stringent flankerend beleid (prijnsbeleid, locatiebeleid, parkeerbeleid), het realiseren van een forse kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en waar nodig, uitbreiding van de wegcapaciteit. In hoofdlijnen kan de provincie Noord-Holland zich vinden in de in Inverno voorgestelde maatregelen (zie het standpunt over Inverno, november 1993). De vervoerregio's hebben aangegeven Inverno te zullen betrekken bij de opstelling van hun RVVP'en. Het Rijk zal Inverno gebruiken bij de toetsing van de RVVP'en.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het Regionaal Orgaan Amsterdam

Het Regionale Verkeers- en Vervoerplan is het verkeers- en vervoerbeleid van de vervoerregio ROA weergegeven. De ROA-vervoerregio heeft medio vorig jaar van de minister van Verkeer en Waterstaat een voorlopige erkenning gekregen als vervoerregio. In het RVVP is geen sprake van maatregelen in of nabij de aansluiting van de N201 op de A4.

Ontwerp Regionaal Structuurplan 1995-2005 van het Regionaal Orgaan Amsterdam

Het ontwerp-Intergemeentelijk Structuurplan geeft de door het ROA gewenste ruimtelijke ontwikkeling. In het Structuurplan is niet ingegaan op problematiek rond de aansluiting.

Zuid-Tangent

Belangrijk element in het studiegebied is de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding Zuid-Tangent tussen Haarlem en Schiphol-oost. In het plangebied is de Zuid-Tangent gedacht via een tracé langs het station en aansluitend op de in aanleg zijnde tunnel onder de A4. Daarnaast is er ten zuiden van de N201 sprake van een aftakking van de Zuid-Tangent in de richting Aalsmeer.

4 Gemeentelijk beleid

Ontwerp Structuurplan Haarlemmermeer

In het Structuurplan wordt een overzicht gegeven van de (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer op de korte en lange termijn (onder meer bedrijventerreinen in het studiegebied). In het ontwerp is aandacht geschonken

aan de problematiek rond de aansluiting van de N201 op de A4.

Bestemmingsplan

In het geldend bestemmingsplan is rekening gehouden met verdergaande maatregelen ter plaatse van de aansluiting en daarbuiten.

Alternatief

Hoofdkeuzemogelijkheid.

Bevoegd gezag

Een overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit.

Commissie voor de milieueffect-rapportage

Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, waaruit een werkgroep wordt gevormd, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieu-effectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieu-effectrapport op juistheid en volledigheid.

Compenserende maatregelen

Maatregelen die nadelige milieu-effecten op een andere locatie kunnen compenseren

Congestie

Snelheidsverlaging en filevorming en als gevolg daarvan tijdverlies.

Emissie

Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.

GS

Gedeputeerde Staten, dagelijks bestuur van de provincie.

Infrastructuur

Stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het gebied.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon dan wel een privaat- of

publiekrechtelijk persoon, die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarvoor een besluit vraagt respectievelijk zelf wil nemen.

Inverno

De INtegrale VERkeers- en vervoersvisie voor de NOordvleugel van de Randstad is een vertaling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d (SVV-II) van de rijksoverheid. Op het schaalniveau van de Noordvleugel wordt op hoofdlijnen aangegeven wat er moet gebeuren om aan de doelstellingen van het rijksbeleid ten aanzien van het verkeer en vervoer te kunnen voldoen.

De visie is opgesteld door rijkswaterstaat, de provincie en de drie vervoerregio's (ROA, Haarlem-IJmond, Gooi en Vechtstreek).

Milieu-effectrapport (MER)

Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de verwachte gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en op zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Een MER wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.

Milieu-effectrapportage (m.e.r.)

Een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat milieu-effectrapport genomen besluit, een en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.

Mitigerende maatregelen

Milieu-effect verzachtende maatregelen.

Mobiliteit

Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het product van een aantal verplaatsingen (van mens

of goed) en de lengte van de verplaatsing.

O.V.

Openbaar vervoer, ook collectief personenvervoer genoemd.

PMMS

Project Mainport en Milieu Schiphol. Project ten behoeve de Planologische Kernbeslissing over de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport.

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

Plan voor het verkeers- en vervoerbeleid in een vervoerregio, in dit geval het ROA. Het idee is ontwikkeld in het SVVII tegen de achtergrond dat uitvoering van het landelijke verkeers- en vervoerbeleid op regionale schaal zal moeten gebeuren.

Richtlijnen

Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

ROA

Regionaal Orgaan Amsterdam.

Startnotitie

Document waarin de Initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.

Streekplan ANZKG

Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaal Gebied. Het streekplan legt het ruimtelijk beleid in hoofdlijnen vast en is de basis voor de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is een partiële herziening van dit streekplan in ontwerp gereed.

Variant

Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.

WRO

Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Zuid-Tangent

Een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding ten westen en zuiden van Amsterdam. De hoofdroute loopt van IJmuiden via Haarlem, Hoofddorp, Schiphol-Centrum (en -Oost), Amstelveen en Amsterdam- Zuidoost naar Weesp. De zijtak gaat vanaf Hoofddorp, via Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht en Vinkeveen naar de A2. Tevens is er in het streekplan een aantakking te Hoofddorp, vanuit Nieuw-Vennep, voorzien.

Colofon

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Provinciehuis, Dreef 3
2012 HR Haarlem

Eindredactie

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
afdeling Algemeen Verkeers- en Vervoerbeleid

Kaarten

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
bureau Landmeetkundige Zaken

Grafische verzorging

Facilitair Bedrijf
bureau Grafische Produktie

Papier

Chloorvrij

Oplage

250 exemplaren

Haarlem, april 1995