



2^e

RICHTLIJNEN

VOOR HET

MILIEU- EFFECTRAPPORT OMLEGGING N201 OM AALSMEER

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

mem201

P 1019- 88
(2e ex)

RICHTLIJNEN MER

OMLEGGING N 201 OM AALSMEER

September 1999

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland¹

¹ onder verwijzing naar het machtigingsbesluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 14 juni 1993, nr. 38, vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, namens Provinciale Staten van Noord-Holland

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	4
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
2.1 PROBLEEM EN DOEL.....	5
2.2 BESLUITVORMING	5
3. VOorgenomen Activiteit En Alternatieven.....	6
3.1 ALGEMEEN	6
3.2 KEUZE/AFBAKENING VAN ALTERNATIEVEN.....	6
3.3 ALTERNATIEVEN	6
3.3.1 Nulalternatief/referentiekader	6
3.3.2 Nulplusalternatief.....	6
3.3.3 Legmeeralternatief.....	7
3.3.4 Omleggingsalternatief.....	7
3.3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief.....	7
4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN	8
4.1 ALGEMEEN	8
4.2 BODEM EN WATER	9
4.3 NATUUR	9
4.4 LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	9
4.5 GELUID EN TRILLINGEN.....	10
4.6 LUCHT.....	10
4.7 VEILIGHEID.....	11
4.8 WOON- EN LEEFMILIEU.....	11
5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	12
6. LEEMTEN IN INFORMATIE.....	13
7. EVALUATIE.....	14
8. VORM EN PRESENTATIE	15
9. SAMENVATTING VAN HET MER.....	16
10. BIJLAGEN	17
10.1 OVERZICHT EN KAART ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN VOOR OMLEGGING N201 OM AALSMEER	17
10.2 LIJST VAN INSPREKERS EN ADVISEURS	21
10.3 NOTA VAN BEANTWOORDING MER OMLEGGING N201/AALSMEER.....	23

1. INLEIDING

Het provinciaal bestuur van Noord-Holland heeft het voornemen om de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé te noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. De omleiding krijgt een aansluiting op de Fokkerweg/Schipholdijk.

De besluitvorming over de omlegging van de N201 om Aalsmeer vindt plaats in het kader van een partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, inclusief Haarlemmermeer-Schiphol. Voor dit besluit wordt de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. In deze procedure treden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op als initiatiefnemer. Provinciale Staten van Noord-Holland treden op als bevoegd gezag voor het te nemen besluit. Naast de m.e.r.-procedure voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer zijn er twee andere m.e.r.-procedures die eerder in gang zijn gezet en die betrekking hebben op de corridor N201, te weten de procedure voor de omlegging van de N201 om Uithoorn en de procedure voor de aansluiting N201 op de A-4. Voor deze projecten worden aparte milieu-effectrapportages doorlopen. Gelijktijdig met de m.e.r. voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer wordt tevens een m.e.r.-procedure doorlopen voor een apart initiatief, dat is gericht op de aanleg van een Ondergronds Logistiek Systeem voor het transport van zogeheten tijdskritische goederen (zoals bloemen, dagbladen, maar ook assemblage-onderdelen) tussen de Bloemenveiling in Aalsmeer, de vrachterminals op de Luchthaven Schiphol en een nog te realiseren railterminal nabij Hoofddorp. Dit laatste is een initiatief van de Stichting Initiatief Het Ondergronds Logistiek Systeem. Het ligt in de bedoeling van beide initiatiefnemers om een besluit over de door hun voorgenen maatregelen, de omlegging om Aalsmeer en de aanleg van het OLS, in een streekplanherziening mogelijk te maken.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant nr. 64 van 1 april 1999. De startnotitie lag ter visie van 2 april tot 30 april 1999. Een ieder is in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de startnotitie met het oog op de inhoud van de richtlijnen voor het opstellen van het Milieu-Effectrapport (MER). Daarnaast zijn de wettelijke adviseurs, waar onder de Commissie voor de m.e.r., in de gelegenheid gesteld het bevoegd gezag ter zake van advies te dienen. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 16 juni 1999 haar advies uitgebracht.

Onderhavige richtlijnen bakenen de inhoud van het op te stellen MER af. Bij het opstellen van deze richtlijnen hebben Gedeputeerde Staten zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de startnotitie en rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen, die gedurende de periode van de tervisielegging zijn binnengekomen. Voor een overzicht en de wijze van beantwoording van de ontvangen reacties wordt verwezen naar de Nota van Antwoord.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 *Probleem en doel*

Het project omlegging N201 om Aalsmeer kan onmogelijk los worden gezien van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in het overige deel van de N201-corridor. In het MER dienen dan ook de problemen, doelen en oplossingsrichtingen eerst van uit een breder perspectief te worden beschreven alvorens in te gaan op de meer specifieke problemen in en rond Aalsmeer.

Het verdient aanbeveling om daarbij de volgende aanpak te hanteren:

- * Beschrijf de huidige en autonome ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied (ontwikkelingen ten aanzien van arbeidsplaatsen, woongebieden);
- * Beschrijf de huidige (1999) en toekomstige (2010) leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op de N201-corridor. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van informatie die reeds is opgenomen in de corridorstudie N201 en de startnotitie;
- * Schets de maatregelen voor de korte en middellange termijn, zoals die zijn opgenomen in het Masterplan Corridor N201. Maak vervolgens inzichtelijk in welke mate de opeenvolgende (deel)fasen telkens bijdragen aan het oplossen van de gesignaleerde leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen;
- * Beschrijf de huidige en toekomstige knelpunten in leefbaarheid en bereikbaarheid in en rond Aalsmeer (probleemstelling Aalsmeer);
- * Leidt uit de probleemstelling voor Aalsmeer concrete toetsbare doelen af. Geef daarbij aan wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk verkeers- en vervoers- en milieubeleid. Geef aan of de verschillende doelen neven- of ondergeschikt zijn (prioritering).

Bij de beschrijving van de verkeersproblemen moet duidelijk worden aangegeven in welke mate problemen worden veroorzaakt door:

- * verkeer met herkomst en bestemming in het studiegebied (intern verkeer);
- * verkeer met herkomst of bestemming in het studiegebied (extern verkeer);
- * verkeer met herkomst en bestemming buiten het studiegebied (doorgaand verkeer).

2.2 *Besluitvorming*

In het MER dient op overzichtelijke wijze (bij voorkeur in tabelvorm) te worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar wetgeving, beleidsnota's en (ontwerp-)besluiten waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, de Geniedijk). Geadviseerd wordt de 'hardheid' van de randvoorwaarden en de consequenties hiervan voor de omlegging van de N201 in het MER aan te geven. Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van de alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De voorgenumen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om daarbij onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en in de gebruiksfase (gebruik en beheer). Wij bevelen tevens aan om voor wat betreft het omleggingsalternatief zoveel als mogelijk ruimtelijk en fysieke aansluiting te zoeken met het initiatief dat is gericht op de aanleg van het Ondergronds Logistiek Systeem.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven of en zo ja welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen worden genomen. Dit kunnen preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen zijn. Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval maatregelen te worden overwogen, zoals geluidsschermen, verdiepte ligging of ondertunneling, aanpassing van de verlichting, toepassing van geluidarm asfalt, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna en maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-) hydrologische relaties.

3.2 Keuze/afbakening van alternatieven

Aangezien verwacht mag worden dat enkele van de voorgestelde alternatieven effecten zullen hebben op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, geldt het 'nee, tenzij'-principe uit het Structuurschema Groene Ruimte. Het MER zal derhalve moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven:

- * of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor het realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;

- * of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is, zullen deze trace alternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;

- * welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie van LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: Uitwerking compensatiebeginsel SGR, oktober 1995.

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

In het MER dient het nulalternatief als een volwaardig alternatief te worden beschreven tenzij beargumenteerd kan worden waarom het nulalternatief geen reëel alternatief is. In dat geval kan worden volstaan met het beschrijven van de bestaande milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling als referentiekader voor de te beschrijven milieugevolgen.

3.3.2 Nulplusalternatief

In het MER moet eerst worden nagegaan of het nulplusalternatief in voldoende mate bij kan dragen aan het oplossen van de gestelde leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelen. Indien blijkt dat dit niet het geval is, is het niet zinvol het nulplusalternatief verder op zijn milieueffecten te beoordelen.

3.3.3 Legmeeralternatief

Gelet op de reacties die tijdens de inspraak naar voren zijn gekomen, wordt geadviseerd om naast de in de startnotitie genoemde alternatieven in het MER tevens een alternatief te onderzoeken waarbij wordt uitgegaan van de verbetering van het huidige tracé in combinatie met de verbetering van de bereikbaarheid vanaf de A-9 (via Legmeerdijk, Schinkeldijkje, Bosrandweg en Fokkerweg). Hierbij kan worden uitgegaan van een situatie waarbij de N201 niet om Uithoorn wordt omgelegd. Verder dienen in dit alternatief maatregelen te worden opgenomen, zoals aanleg van het OLS en de Zuidtangent, herinrichting van de bestaande N201 door Aalsmeer. Ook moet aandacht worden besteed aan de (on)mogelijkheden van een aquaduct.

Indien blijkt dat deze oplossingsrichting een significante bijdrage kan leveren aan het oplossen van zowel de huidige als toekomstige leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in en rond Aalsmeer als de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de N201-corridor dient deze in het MER als een reëel alternatief te worden uitgewerkt.

3.3.4 Omleggingsalternatief

De keuze van de beschreven tracealternatieven plus flankerende maatregelen moet in het MER worden gemotiveerd. Hierbij zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. In het MER dient te worden gemotiveerd welke uitgangspunten worden gehanteerd bij de bepaling van de ligging van de tracés in het horizontale en verticale vlak (verloop van bochten en hellingen: alignement).

3.3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het verdient aanbeveling bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en milieuverbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Het meest milieuvriendelijke alternatief moet evenwel realistisch zijn. Dit betekent dat het moet voldoen aan de doelstellingen en binnen de competentie van de initiatiefnemer moet liggen.

In principe dient naar een meest milieuvriendelijke alternatief te worden gestreefd. Indien het definiëren van een meest milieuvriendelijke alternatief niet mogelijk is, kunnen vanuit verschillende visies, bijvoorbeeld een mensgerichte en natuurgerichte visie meerdere 'meest milieuvriendelijke alternatieven' worden ontwikkeld.

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dient te worden uitgegaan van:

- * voorkomen dan wel minimaliseren van de effecten op de milieucompartimenten (water, bodem en lucht) en in het bijzonder de ecologische hoofdstructuur, alsmede het optimaal benutten van aanwezige ecologische potenties teneinde de ecologische hoofdstructuur te versterken;
- * het minimaliseren van de aantasting van cultuurhistorische en landschappelijke waarden alsmede het optimaal benutten van de aanwezige landschappelijke potenties;
- * het maximaal verbeteren van het woon- en leefmilieu langs de N201 alsmede het voorkomen van een negatieve invloed op het woon- en leefmilieu in het overige deel van het studiegebied.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen die voorspelling van de autonome milieuontwikkeling kunnen beïnvloeden, verdient het aanbeveling om milieuontwikkelingen weer te geven aan de hand van verschillende scenario's, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Het detailniveau van het MER dient aan te sluiten bij het regionale schaalniveau van de streekplanherziening.

Omvang studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat de tracés van de verschillende alternatieven en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect (lucht, bodem, water et cetera) verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Bij de afbakening van het studiegebied dient voor de aspecten geluid en lucht uitgaan te worden van het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling. Als vuistregel kan daarbij een significante verandering in de intensiteit op een wegvak gelijk gesteld worden aan een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Prognoses

In de startnotitie wordt voorgesteld de verkeersprognoses zowel te berekenen voor de situatie waarbij verondersteld wordt dat de maatregelen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) zijn gerealiseerd als voor de situatie waarbij wordt verondersteld dat de doelstellingen uit het SVV II niet (geheel) worden gehaald. Wij onderschrijven deze aanpak. Wij zijn wel van mening dat, indien duidelijk is dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, niet ver genoeg is gevorderd om een goede indruk te hebben van het gebruik van de weg na realisering van de maatregelen uit het Masterplan Corridor N201, in het MER (ook) een voorspellingsjaar dient te worden gekozen na 2010, dat is gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geformuleerde beleid.

Vanwege onzekerheden ten aanzien van aannames in de modellen (bijvoorbeeld ten aanzien van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in de A-4-zone) bevelen wij aan om na te gaan in welke mate de alternatieven ook na 2010 kunnen voldoen aan doelstellingen en toetsingscriteria.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- * bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- * bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- * naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld de afname van de geluidsbelasting en de toename van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande wegen);
- * er moet worden ingegaan op activiteiten die het (in)directe gevolg zijn van de omlegging van de N201. Zo kan het omleggen van de N201 leiden tot het aantrekkelijker maken van deze route voor doorgaand verkeer hetgeen kan leiden tot nieuwe leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen;

- * onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- * vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- * minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

4.2 Bodem en water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de kwaliteit en de opbouw van de bodem en de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater. De belangrijkste aspecten, waaraan aandacht besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- * aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- * gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (stabiliteit);
- * de verandering in bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- * de verandering in grondwaterhuishouding (grondwaterpeil, grondwaterstroming en grondwaterkwaliteit);
- * de verandering van de waterbodempkwaliteit, de oppervlaktewaterkwaliteit en oppervlaktewaterhuishouding in relatie tot hieraan gerelateerde natuurwaarden.

4.3 Natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten, zijn:

- * aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur;
- * (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende en waardevolle planten- en diersoorten.

Bij de beschrijving van de effecten dient te worden ingegaan op zowel de positieve als de negatieve effecten op de (potenties van) de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

4.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen, de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch en aardkundig) belangrijke objecten. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- * de huidige en toekomstige visueel-ruimtelijke opbouw: ruimtebepalende elementen en patronen (bebouwing, beplantingen, verkaveling, wegen, waterlopen, bodemgebruiksvormen);
- * de huidige en toekomstige herkenbaarheid alsmede de visuele invloedssfeer van ruimtebepalende elementen;

* het huidige en toekomstige landschapsbeleid (schaal van het landschap, mate van openheid/beslotenheid, doorzichten, vergezichten, visuele relaties, karakteristieke elementen, visueel storende elementen);

* aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals bebouwings- en beplantingselementen, dijken, kaden, ontginnings-, verkavelings- en wegenpatronen alsmede zeldzame of karakteristieke landschapstypen (inclusief de mate van gaafheid);

* aanwezigheid/aantasting van archeologische objecten (oude bewoningsresten, scheepswrakken) alsmede archeologische vindplaatsen en aardkundige waarden.

In het MER dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de kruising van de N201 met de lintbebouwing langs de Oosteinderweg, het boezemwater van de Haarlemmermeer en de bebouwing langs de Aalsmeerderdijk.

Het verdient aanbeveling waar mogelijk de landschappelijke inpassing van alternatieven aan de hand van (3D-) visualisaties inzichtelijk te maken. Dit geldt in ieder geval ter plaatse van genoemde markante plaatsen.

4.5 Geluid en Trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten, zijn:

* de verandering in de geluidbelasting als gevolg van veranderingen in verkeersintensiteiten/samenstelling van het verkeer;

* bestaande en geplande geluidsgevoelig objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;

* de verandering in het aantal geluidssaneringssituaties;

* de verandering van het geluidbelast oppervlak;

* de verandering in de trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Indien hiertoe aanleiding is, kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving en aan werkzaamheden in de nachtperiodes.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder.

4.6 Lucht

In het MER dient inzicht te worden gegeven in de verandering van de luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen, zoals CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof.

De gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te worden beschreven voor zover sprake is van een significante verandering in verkeersintensiteiten of modal split tenzij in de huidige situatie grenswaarden, bijvoorbeeld NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

4.7 Veiligheid

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten, zijn:

- * een kwalitatieve beschrijving van de verandering in de externe veiligheid, als gevolg van de ruimtelijke inpassing van kanteldijken bij kruisingen van boezemwateren met aquaducten;
- * de verandering van de verkeersveiligheid.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten (geluid, trillingen, lucht, barrierewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen) op de gezondheid van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten, zijn:

- * de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels en recreatieve routes, zoals vaar-, fiets- en wandelroutes) en de barrierewerking van de bestaande en toekomstige infrastructuur;
- * de verandering van de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- * een indicatie van de verandering van het aantal of de aard van de sociaal onveilige plaatsen en gebieden;
- * gedwongen vertrek door sloop van woningen, inclusief de stappen die worden ondernomen ter compensatie.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling en met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- * welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- * in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- * hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- * de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIE

Om de omlegging van de N201 om Aalsmeer (en de aanleg van het OLS) planologisch mogelijk te maken wordt het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, inclusief Haarlemmermeer en Schiphol partieel herzien. De procedure daarvoor is thans gestart.

Bij de integrale herziening van het streekplan i.c. het opstellen van het nieuwe streekplan Noord-Holland-Zuid zullen wij de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, waar onder de milieueffecten van de onderhavige voorgenomen activiteit, nader in beschouwing nemen. Wij zullen bij die gelegenheid zo nodig voorstellen doen aan provinciale staten om het beleid ter zake bij te stellen.

8. VORM EN PRESENTATIE

Wij bevelen aan om:

- * alternatieven en varianten aan te geven op een duidelijke topografische kaart en tevens in beeld te brengen met behulp van perspectieftekeningen of fotomontages;
- * bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- * het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- * een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient voor zover zinvol met behulp van tabellen, figuren en kaarten te worden gepresenteerd.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- * de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- * de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- * de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- * de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief;
- * belangrijke leemten in kennis.

10. BIJLAGEN

10.1 Overzicht en kaart alternatieven en varianten voor omlegging N201 om Aalsmeer

Te onderzoeken alternatieven en varianten voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer

	alternatieven	varianten	toelichting
1.	het nul-alternatief		referentiekader
2.	het nul-plus-alternatief		inclusief OLS
3.	Legmeerdijk-alternatief		amoveren aansluitingen + verbeteren Burg. Kasteleinweg, Legmeerdijk en Bosrandweg (zonder omlegging om Uithoorn)
4.	het omleggingsalternatief		omlegging tussen Legmeerdijk en Fokkerweg/Oude Meerweg
	<i>basisvariant: 4b, 4f, 4g, 4j, 4k (met omlegging om Uithoorn, 2x1)</i>	<i>2x2; maaiveld; aquaduct; rotonde/knoop Aalsmeerderbaan; Fokkerweg</i>	
a)		2x1	
b)		2x2	
c)		doelgroepstroken	
d)		2x1 met doelgroepstroken	
e)		ligging op maaiveldniveau	
f)		verdiepte ligging	
g)		aquaduct onder de Ringvaart	
h)		brug over de Ringvaart	
i)		aantakking op Schipholdijk	
j)		rotonde/knoop "Aalsmeerderbaan"	
k)		aantakking op/ via Fokkerweg	
l)		aantakking op Kruisweg t.h.v. Aalsmeerderweg	
5.	meest milieuvriendelijke alternatief		

29 juni 1999

Toelichting alternatieven en varianten uit startnotitie MER

1. het nul-alternatief
2. het nul-plus-alternatief
3. Legmeerdijk-alternatief
4. het omleidingsalternatief
5. het meest milieuvriendelijke alternatief

1. Het nul-alternatief

Het nul-alternatief wordt gevormd door de bestaande N201, zonder omlegging om Aalsmeer en Uithoorn, rekening houdend met te verwachten ontwikkelingen tot 2010. De bestaande en de verwachte toekomstige situatie zijn reeds beschreven in hoofdstuk 3. Het nul-alternatief fungeert tevens als referentiekader voor het nul-plusalternatief en het omleidingsalternatief.

2. Het nul-plus-alternatief

In dit alternatief zullen mogelijkheden onderzocht worden om, ander dan door aanleg van nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer, een oplossing te vinden voor de leefbaarheids- en de bereikbaarheidsproblemen. Hierbij zal het Ondergrond Logistiek Systeem aan de orde komen. Daarnaast zullen maatregelen van dynamisch verkeers- en vervoersmanagement bekeken worden. Tevens zal onderzocht worden of de doorstroming verbeterd kan worden door het openingsregime van de Aalsmeerderbrug.

3. Legmeerdijk-alternatief

Naar aanleiding van de inspraakreacties van belanghebbenden wordt een variant onderzocht dat uitgaat van het huidige tracé, zij het met een vermindering van het aantal aansluitingen. Daarbij wordt uitgegaan van handhaving van de huidige Aalsmeerderbrug. Om vast te houden aan de filosofie van het Masterplan (het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet leiden) is het wel nodig om het vrachtverkeer van de bloemenveiling snel via de A9 naar de A2 te leiden. Daarvoor lijkt verbreding van de Legmeerdijk en Bosrandweg naar 2x2 rijstroken noodzakelijk. Dit zal nog de nodige fysieke problemen met zich brengen ter hoogte van het Schinkeldijkje en op de Legmeerdijk. Daarnaast zal dit consequenties hebben voor de ecologische zone rondom het Schinkeldijkje. De Bosrandweg zal een verdere barrière vormen voor ecologische en recreatieve verbindingen tussen het Amsterdamse Bos en het (aan te leggen) Schinkelbos.

4. Het omleggingsalternatief

De in het Masterplan Corridor N201 aangegeven omlegging van de N201 om Aalsmeer sluit aan op de omlegging van de N201 om Uithoorn. De omlegging loopt vanaf de Legmeerdijk naar de Oude Meerweg in de gemeente Haarlemmermeer en parallel aan de Fokkerweg naar de huidige N201 (ter plaatse bekend als de Kruisweg). In het geschetste eindbeeld wordt uitgegaan van een weg met twee maal twee rijstroken, waarvan één gereserveerd is voor doelgroepen. Voor het overige verkeer betekent dit een mogelijke capaciteitsbeperking. Echter ook de Fokkerweg krijgt een doelgroepstrook en heeft dus ook een mogelijke capaciteitsbeperking voor het overige verkeer. In de MER zal een variant met en een variant zonder doelgroepstrook worden onderzocht.

In de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol begint de omlegging van de N201 ter hoogte van de Aalsmeerderweg. Dit is met een pijl aangegeven. De mogelijke toekomstige aanleg van een parallelle Kaagbaan (ter vervanging van de Aalsmeerbaan) blokkeert dit tracé. Daarom zal ook onderzocht worden of voor de omlegging ook gebruik kan worden gemaakt van de huidige Fokkerweg. Bij een mogelijk toekomstige aanleg van een parallelle Kaagbaan zal de Aalsmeerbaan kunnen verdwijnen. Dit biedt fysiek meer ruimte voor de aansluiting van de omlegging op de Fokkerweg en de Schipholdijk (richting A9). Deze variant zal afzonderlijk worden onderzocht.

Voor de kruising met de Ringvaart van de Haarlemmermeer zijn twee mogelijkheden denkbaar: een aquaduct of een beweegbare brug. De Ringvaart maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur. Daarom zal worden gekeken naar de ecologische consequenties. Andere overwegingen bij de uiteindelijke keuze zijn de obstakelvrije zone voor de Aalsmeerbaan van de Luchthaven Schiphol, de noodzaak om het doorgaande verkeer een goede verbinding naar de A9 te bieden en de consequenties voor de scheepvaart op de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder.

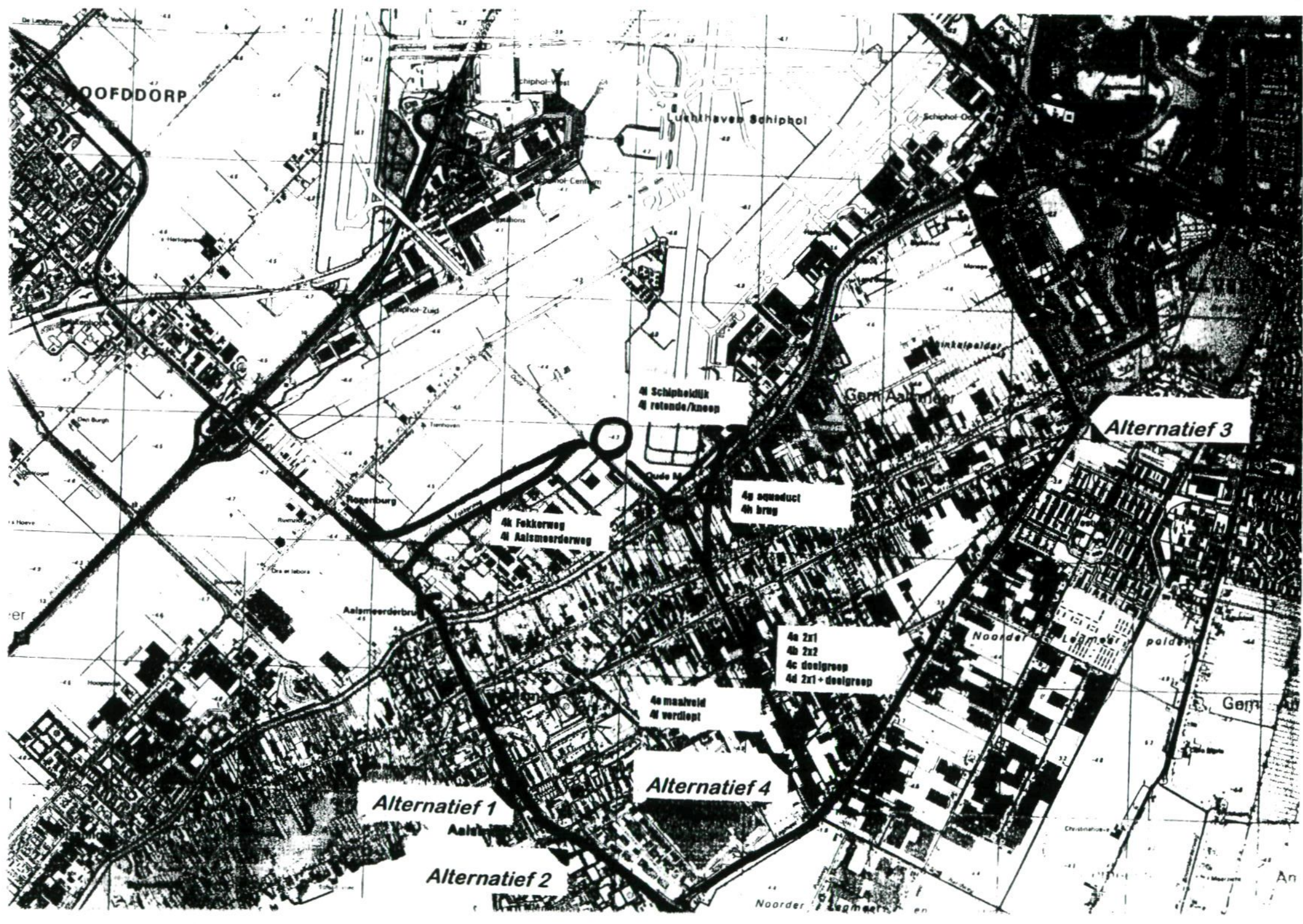
Voor het weggedeelte tussen de Ringvaart en de Legmeerdijk zullen twee uitvoeringsvarianten onderzocht worden: ligging op maaiveld en een verdiepte ligging.

In opdracht van de gemeente Aalsmeer is de mogelijkheid onderzocht om een overkluisde N201 te maken op het bestaande tracé. Er blijken in principe twee mogelijkheden voor : namelijk in de 'traditionele' vorm, waarbij in een bouwput van bovenaf betonnen koker(s) worden aangelegd en een geboorde tunnel. Met name de uitvoeringstijd blijkt een probleem: voor een geboorde tunnel bedraagt dit ongeveer 4 jaar, voor een 'traditionele' tunnel ongeveer 5½ jaar. De uit te voeren werkzaamheden zullen voor een langere periode hun invloed hebben op de verkeersafwikkeling van de provinciale weg en de kruisende dorpswegen. Gegeven het feit dat er geen alternatieve routes in dit gebied aanwezig zijn, levert dit onoverkomelijke aanlegproblemen. Daarnaast zijn de kosten van ondertunneling zeer hoog (25-800 mln). Dit zijn redenen voor de provincie en de gemeente Aalsmeer om dit alternatief niet verder in het MER te onderzoeken.

5. Het meest milieuvriendelijke alternatief

Van dit alternatief, dat is voorgeschreven in de Wet Milieubeheer, is op voorhand niet aan te geven hoe dit eruit zal zien. Het meest milieuvriendelijke alternatief 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 milieu-effect van mogelijke mitigerende (dat wil zeggen maatregelen die nadelige effecten kunnen beperken, bijvoorbeeld verdiepte ligging) en eventuele compenserende maatregelen (maatregelen die het verlies een milieuwaarde compenseren) nagegaan.



10.2 Lijst van sprekers en adviseurs

1. Gemeente Haarlemmermeer
2. Kamer van Koophandel Amsterdam
3. Milieufederatie Noord-Holland, mede namens:
Groengroep Uithoorn;
Stichting Milieu, Educatie, Politiek;
Stichting tot Behoud van de Bovenkerkerpolder;
Stichting de Bovenlanden-Aalsmeer;
Stichting Geen Omlegging N201
4. Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland
5. Waterschap Groot-Haarlemmermeer
6. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)
7. Gemeente Aalsmeer
8. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland
9. Gasunie
10. CNV/dhr. R. Polman
11. N. Jaarsma/ M. Verwer
12. E.A. van Baal
13. F.A.J. van Baal
14. H. Th. Heegstra
15. R. Haffmans
16. Stichting 'Geen Omlegging N201': dhr. D. Postma (voorzitter)
17. Fam. J. Boomhouwer
18. Dhr. Kroon
19. Transportbedrijf Karel de Boer
20. M. Moolhuysen
21. A.B.M. van der Laan
22. W.J. Spaargaren
23. M. Geleijn
24. G.J. Spaargaren
25. E. Arendse
26. H.K. Spaargaren
27. W. Olij
28. D. van Willegem
29. B.M. van Leeuwen-Buijs
30. J. Arendse
31. D.J. v.d. Schraaff
32. M.G. van Vieren-Spaargaren
33. W. Boomhouwer
34. H.P. Westerhof
35. Th. van Zelst
36. W. Havenaar
37. G. Koehler
38. P. van Baal
39. H. Versteegh
40. D. Postma
41. Jac. van Leeuwen
42. R. Veerhuis
43. J. Jaare
44. M. Dompeling-Zuurveld
45. C.A. Hagedoorn-Dompeling en J.R. Hagedoorn
46. D. Jongkind
47. P.A.L. van der Meer
48. S. van Willegem

- 49. B.W. Vollmuller
- 50. J.J. Geleijn
- 51. A. Van de Polder
- 52. I.G. Spaargaren-Schouten
- 53. Commissie voor de m.e.r.

10.3 Nota van Beantwoording MER Omlegging N201/Aalsmeer

De startnotitie MER omlegging N201/Aalsmeer heeft van 2 april tot 30 april 1999 ter inzage gelegen. Voor een ieder bestond de gelegenheid om opmerkingen te maken over de inhoud van de richtlijnen. Voorts zijn de wettelijke adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake het bevoegd gezag van advies te dienen. De bijlage bevat een overzicht van de insprekers en adviseurs die van deze gelegenheid gebruik hebben gemaakt.

Bij het opstellen van de richtlijnen zijn alle ontvangen inspraakreacties en adviezen in beschouwing genomen. Onderstaand overzicht geeft een indruk van de hoofdlijnen van de gemaakte opmerkingen en adviezen. In cursief wordt een toelichting gegeven dan wel gemotiveerd aangegeven waarom de betreffende reactie niet is verwerkt. Het ontbreken van deze tekst geeft aan dat de reactie impliciet dan wel expliciet in de richtlijnen is verwerkt.

Algemeen

Probleemstelling en doel

Masterplan

1. Over masterplan heeft geen gestructureerde maatschappelijke discussie plaatsgevonden; dit plan kan derhalve niet als richtinggevend kader worden gebruikt.
In de corridor van de N201 bestaan vele verkeers- en vervoersproblemen. Het Masterplan is een voorstudie geweest om te komen tot een samenhangende visie op mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis hiervan is een plan van aanpak gemaakt. De initiatiefnemers hebben in het Masterplan zes middellange termijn projecten onderscheiden, waar onder de omlegging van de N201 om Aalsmeer. Het oplossend vermogen is in samenhang onderzocht. In de planologische uitwerking hebben de projecten toch een eigen problematiek en vraagstelling. Bovendien liep voor twee projecten al een m.e.r.-procedure (aansluiting N201 op de A-4 en de omlegging N201 om Uithoorn). De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen om voor deze twee projecten geen verdere vertraging te laten op lopen, door een nieuwe studie te doen voor de gehele N201-corridor. Dat betekent dat in de streekplanherziening voor de eventuele omlegging van de N201 om Aalsmeer (opnieuw) een beeld geschetst zal worden van de knelpunten in de corridor, de voorgenomen maatregelen en de effecten. Zie "probleem en doel" van de richtlijnen.
2. Voorgesteld is het plangebied uit te breiden zodat gehele Fokkerweg in beeld komt. Bovendien is gevraagd wat zijn consequenties indien voorlopig niet tot aanpassing van de Fokkerweg/A9 wordt overgegaan (uit financiële overwegingen)
*Het plangebied betreft in principe alleen het gebied waarbinnen de voorgenomen omlegging wordt gerealiseerd (N.B. **Plangebied wordt wel uitgebreid als gevolg van Legmeerdijk-alternatief!**). Voor het vervolg van de Fokkerweg, eigenlijk de Schipholdijk genoemd, met de aansluiting op de A9 is een afzonderlijk project gestart.*
De initiatiefnemers gaan er van uit dat alle korte en middellange termijn maatregelen zoals die in de startnotitie zijn omschreven, worden gerealiseerd. Ook de aansluiting van de Fokkerweg op de A9. In het zoeken naar financieringsmogelijkheden wordt deze aansluiting meegenomen.
3. De omlegging van de N201 om Aalsmeer mag de omlegging om Uithoorn niet provoceren
Beide omleggingen zullen elk op hun noodzaak worden beoordeeld in een MER-studie. De intentie is om het verkeer vanuit Aalsmeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegenet te leiden en niet via de N201 door Uithoorn richting A2. De wens om de N201 ook om Uithoorn om te leggen is ook daar een leefbaarheidsprobleem.

Alternatieven en varianten

In de inspraakreacties van belanghebbenden komt de stelling naar voren dat de huidige problemen vooral veroorzaakt worden door het openingsregime van de Aalsmeerderbrug. Zij stellen voor de bestaande brug te vervangen door een aquaduct, eventueel gecombineerd met het amoveren van een aantal aansluitingen en het verbreden van de Legmeerdijk en Bosrandweg. Verder verwachten zij dat de huidige problemen slechts verschoven worden naar de omlegging. Er zijn woningbouw-plannen voor Aalsmeer-Oost. Bovendien zal de

omlegging 3 bouwlinten doorsnijden. De omlegging van de N201 zal de leefbaarheid in een nieuw gebied in gevaar brengen.

Sinds kort varen er geen 'kegelschepen' meer over de Ringvaart, waarvoor de brug direct geopend moet worden. De verwachting bestaat dat de Aalsmeerderbrug niet langer de bottle-neck zal zijn. Wel is het zo dat door de vele aansluitingen/kruispunten de capaciteit van de weg laag is, hetgeen consequenties heeft voor de doorstroming. Om tegemoet te komen aan de reacties van belanghebbenden zal een variant onderzocht worden waarin minder aansluitingen zitten. De initiatiefnemer acht het ruimtelijk niet mogelijk om de Aalsmeerderbrug te vervangen door een aquaduct. Gedurende de aanlegperiode zijn er geen mogelijkheden het verkeer een alternatief te bieden, bij gebrek aan omleggingsroutes. Naast de Aalsmeerderbrug zijn er alleen oversteekmogelijkheden van de Ringvaart bij de Bosrandbrug en de Leimuiderbrug. Dit leidt tot zeer grote omrijroutes via lokale wegen die niet berekend zijn op de omvang van het verkeer wat nu over de brug rijdt. Er zijn ook geen mogelijkheden om tijdelijk een andere brug over de Ringvaart aan te leggen: in het tracé van de oude spoorbaan liggen veel kabels en leidingen; het is niet mogelijk om hier een tijdelijke weg op aan te leggen. Daarom zal in het MER een alternatief doorgerekend worden waarbij de Aalsmeerderbrug wordt gehandhaafd, maar wel een aantal aansluitingen wordt geamoveerd. In het overzicht wordt dit het Legmeerdijk-alternatief genoemd. Om vast te houden aan de filosofie van het Masterplan (het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegenet leiden) is het wel nodig om het vrachtverkeer van de bloemenveiling snel via de A9 naar de A2 te leiden. Daarvoor lijkt verbreding van de Legmeerdijk en Bosrandweg naar 2x2 rijstroken noodzakelijk. Dit zal nog de nodige ruimtelijke problemen met zich brengen ter hoogte van het Schinkeldijkje en op de Legmeerdijk. Daarnaast zal dit consequenties hebben voor de ecologische zone rondom het Schinkeldijkje.

1. onderzoek ook een variant (2x2) zonder doelgroepstroken
Dit wordt onderzocht
2. onderzoek naar oude A3-tracé
Een A3-tracé leidt tot ongewenste aantasting van de Bovenkerkerpolder en zal derhalve niet nader worden onderzocht.
3. MMA: deels verdiepte tunnelbak met lagere max snelheid in combinatie met andere modal shift
Een verdiepte ligging wordt onderzocht. In het nul-plus-alternatief wordt het effect van het OLS bekeken.
4. verbreding bestaande N201 naar 2x3 rijstroken ter hoogte van Fokkerweg
Dit voornemen is een afzonderlijk project gedefinieerd in het plan van aanpak voor de uitvoering van het Masterplan N201.
5. het vrachtverkeer van/naar Schiphol komend en gaand naar Rotterdam via een tunnel onder A4 leiden i.p.v. langs parallelweg/restaurant Flora
Dit heeft betrekking op een knooppunt dat buiten deze studie valt
6. alternatief: maak van de N201 een viaduct tussen de Legmeerdijk en de Ringvaart (voor de middelste twee rijstroken en bestem die voor doorgaand verkeer)
Dit zal naar verwachting geen verbetering vormen van de leefbaarheid
7. MMA: een geboorde tunnel vanaf de Legmeerdijk tot aan de Schipholdijk, onder de Machineweg EN: inpassing omlegging: geheel ondergronds mhoof leefklimaat
Een volledig geboorde tunnel over een lengte van circa 4-5 km is uit veiligheidsoverwegingen niet toegestaan. Een tunnel onder Machineweg sluit niet aan op de voorgenomen omlegging van de N201 om Uithoorn.
8. belangrijk knelpunt ligt in Uithoorn; dat wordt door omlegging al grotendeels opgelost
In de startnotitie is aangegeven dat er twee doelstellingen zijn: verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid. De leefbaarheid in Aalsmeer wordt hierdoor niet opgelost.

Leefbaarheid

1. omlegging zal een nieuwe doorsnijding van 3 wegen veroorzaken; dit is een onacceptabele aantasting van de leef- en woonsituatie
2. geen aantasting van de Bovenlanden
3. aandacht voor woonsituatie op Aalsmeerderdijk
4. de omlegging zal problemen veroorzaken voor Aalsmeer-Oost. De ontwikkeling van woningbouw in het studiegebied dient expliciet te worden betrokken bij het kwantificeren van de gevolgen van een omlegging. *In het MER zal ook onderzocht worden wat de consequenties zijn voor de leefbaarheid van de eventuele omlegging. Dat geldt derhalve ook voor eventuele consequenties van nieuwbouw in Aalsmeer-Oost. Deze nieuwbouw zal als autonome ontwikkeling in het MER worden beschouwd.*

5. oplossing toetsen aan verbeteren van verkeersveiligheid
Dit wordt in het MER onderzocht.

Verkeersonderzoek

1. inzicht in de verkeersstromen gewenst
2. verkeersmodel: rekenen met beleidspakket waarin doelstellingen SVVII wél worden gerealiseerd
3. voor studie invernó-doelstellingen gebruiken
4. t.a.v. effecten: SVVII niet volledig bereikt
*In de startnotitie is aangegeven dat voor de prognose van het autoverkeer twee varianten zullen worden berekend: een variant waarin verondersteld wordt dat de maatregelen uit het SVVII gerealiseerd zijn. Daarnaast zal een trend-variant worden berekend waarin de doelstellingen van het SVVII niet (geheel) worden bereikt. Het Inverno is de Noordvleugelvisie op het SVVII, opgesteld in 1993; het staat voor de **Integrale Verkeers-** en vervoervisie voor de Noordvleugel van de Randstad. Het Inverno is opgesteld in de verwachting dat er regionale vervoerregio's zouden worden ingesteld. De doelstellingen (terugdringen automobiliteit) zijn weliswaar nog actueel, maar zullen op een andere manier moeten worden gerealiseerd.*
5. congestie-effect bij wegversmallingen
De initiatiefnemers hebben niet de intentie wegversmallingen aan te leggen. Wel zal in het verkeersonderzoek de doorstroming van het verkeer bij kruispunten aan de orde komen.
6. congestie op het traject Fokkerweg/A4
De initiatiefnemers hebben de intentie het gedeelte van de N201 tussen de Fokkerweg en de A4 te verbieden naar 2x3 rijstroken. Dit is een afzonderlijke middellange termijn maatregel.
7. verdeling van het VBA-verkeer over de richtingen A2, A4 en A9
In het MER zal in relatie tot aanleg van doelgroepstroken apart onderzocht worden hoe groot het aandeel vrachtverkeer is.
8. de mate van substitutie van vracht van de weg naar het OLS
Dit zal aan de orde komen in de MER voor de aanleg van het OLS

Overig

1. omlegging Uithoorn op een zo groot mogelijke afstand van woon-bebouwing in Uithoorn en Amstelveen en de weg dwars door het industrieterrein laten lopen
2. omlegging Uithoorn: verlaag de weg een paar meter en bouw de weg als het ware in een dijk
3. een aquaduct om een vaste-oeververbinding tussen de Amsteloevers te realiseren.
Deze reacties hebben geen betrekking op de omlegging van de N201 om Aalsmeer.

