

De Milieueffectrapportages in de corridor N201

Samenhang en Actualisatie



De Milieueffectrapportages in de corridor N201

Samenhang en Actualisatie

19 Juni 2001



Inhoud

5		Inleiding
7	1	Visie: Het Masterplan N201
	1.1	Het Masterplan
	1.2	Project Uitvoering Masterplan
11	2	De Milieueffectrapportages
	2.1	MER omlegging Aalsmeer
	2.2	MER-Uithoorn
	2.3	MER-N201 / A4
21	3	Vergelijking Milieueffectrapportages
	3.1	MER-Uithoorn
	3.1.1	Verkeer
	3.1.2	Milieu
	3.2	MER-N201 / A4
	3.2.1	Verkeer
	3.2.2	Milieu
29	4	De besluitvorming
33		Bijlage I
		Tabellen
39		Bijlage II
		Verkeerskundige effecten op afzonderlijke wegvakken

Inleiding

De N201 is één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Dit leidt in het gebied rondom de N201, de corridor N201, tot veel problemen. Veel files (ook buiten de spitsperiode) bedreigen de bereikbaarheid van de economische centra Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer en van de bedrijventerreinen in de corridor N201, terwijl ook de leefbaarheid in de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek onder druk staat. Doordat het verkeer alternatieve routes zoekt voor de N201, leiden de problemen op de N201 tot een verhoogde druk op het onderliggend wegennet.

De problematiek van de N201 is aanleiding geweest voor veel discussie en veel onderzoek. Nadat begin jaren negentig de Milieueffectrapportage (MER) Uithoorn was opgesteld, bleek behoefte aan een integraal Masterplan voor de N201. Dit 'Masterplan Corridor N201' is in 1996 opgesteld. Het Masterplan geeft een samenhangende visie op de verkeersproblematiek en de oplossingen voor de corridor N201. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een uitvoeringsplan Masterplan N201. Naast een aantal kortetermijnprojecten bevat het Masterplan de volgende plannen:

- de omlegging van de N201 om Aalsmeer en Uithoorn;
- een verbeterde Fokkerweg;
- een verbeterde aansluiting van de Fokkerweg op de A9;
- de verbetering van de aansluiting van de N201 op de A4.

Inmiddels zijn er voor de besluitvorming over mogelijke oplossingen drie MER's opgesteld: het eerste MER is opgesteld in 1996 (MER-Uithoorn) ten behoeve van de streekplanuitwerking Uithoorn. In 2000 volgde het MER-N201/A4 ten behoeve van de streekplanuitwerking N201/A4 en voor de partiële streekplanherziening Aalsmeer, het MER-Aalsmeer in 2001. Door de snelle

openvolging van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied verschillen de uitgangspunten voor de verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan de verschillende MER's. Het 'basisscenario' uit het MER-Aalsmeer gaat uit van de meest actuele uitgangspunten.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om de plannen afzonderlijk in procedure te brengen. De gedachte was dat de al lopende MER's eerder konden worden afgerond en dat ook met de streekplanuitwerkingen al eerder kon worden begonnen. Inmiddels is besloten de streekplanproducten en de onderliggende MER's tegelijkertijd in procedure te brengen. Daardoor ontstaat de mogelijkheid voor het provinciaal bestuur om niet alleen de MER's in relatie tot elkaar te beoordelen, maar ook in relatie tot de streekplanproducten waarvoor de MER's zijn opgesteld. Deze notitie geeft de **samenhang** tussen de plannen.

Voor de besluitvorming over de streekplanuitwerking 'omlegging Uithoorn' en de streekplanuitwerking 'aansluiting N201/A4' is het van belang om inzicht te hebben in de mate waarin de actuele uitgangspunten van invloed zijn op de beschreven effecten in het MER-Uithoorn en het MER-N201/A4. Daarnaast is van belang welke effecten er zijn te verwachten bij een nog sterkere ontwikkeling van de bedrijvigheid (scenario c uit het MER-Aalsmeer). Deze notitie is dus ook een **actualisatie** van de oorspronkelijke MER'en.

De streekplanuitwerking, de streekplanherziening dan wel het uitwerkingsplan/tracébesluit wordt samen met het betreffende MER ter visie gelegd. Voor de samenhang en de actualisatie wordt deze notitie daar bij gevoegd.

1 Visie: Het Masterplan N201

1.1 Het Masterplan

De provinciale weg N201 is al jaren het onderwerp van studie. Het gebruik van de weg en de ligging kennen talloze problemen. De leefbaarheid in de verschillende kernen staat op gespannen voet met de bereikbaarheid van de verschillende economische centra in het gebied zoals bijvoorbeeld Schiphol en de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer (VBA). Daarnaast zijn er in het gebied plannenvoor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerlijn van Hoofddorp richting Aalsmeer-Uithoorn-Mijdrecht (de zijtak van de Zuidtangente) en de aanleg van een Ondergronds Logistiek Systeem tussen de VBA, Schiphol en de railterminal van Hoofddorp. Deze projecten hebben als doel de verkeersdruk te verminderen.

Dit alles is de aanleiding geweest om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in een breder verband te benaderen. Hiertoe is in 1996 een Masterplan Corridor N201 opgesteld¹⁾. In dit plan is een samenhangend pakket van maatregelen gepresenteerd waarmee beoogd wordt een structurele oplossing te bieden voor de verkeersproblemen op de N201.

De basisvisie van het Masterplan is om het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet te leiden. Het onderliggende wegennet wordt alleen gebruikt voor regionale verplaatsingen; het hoofdwegennet wordt gebruikt voor de lange afstand. Het Masterplan stelt dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de kernen slechts veilig kunnen worden gesteld als het *totaalpakket* van maatregelen wordt uitgevoerd. Het Masterplan komt met de volgende aanbevelingen:

- 1 Voorgesteld wordt om de bestaande provinciale weg N201 te verleggen naar een tracé ten noorden van Aalsmeer, Uithoorn, Amstelhoek en Mijdrecht.
- 2 Om de bedrijventerreinen in het (westelijk deel) van de corridor N201 goed te ontsluiten naar de A9 moet de Fokkerweg worden verbreed naar 2x2 stroken met eventueel een (derde) doelgroepstrook voor vrachtverkeer en moet de aansluiting van de Fokkerweg op de A9 worden verbeterd. Richting A4 moet de N201 vanaf de Fokkerweg verbreed worden naar 2x3 rijstroken. Tevens moet de aansluiting van de N201 op de A4 worden verbeterd.
- 3 Tegelijkertijd wordt voorgesteld om een aantal bestaande initiatieven ter hand te nemen, gericht op substitutie van autoverkeer naar openbaar vervoer (Zuidtangente: de oostelijke aftakking tussen Hoofddorp en de A2), respectievelijk naar railvervoer (Rail Terminal in de gemeente Haarlemmermeer). Omleggen van de N201 biedt mogelijkheden om de Zuidtangente in Aalsmeer te situeren op de bestaande N201 en tussen Aalsmeer en Uithoorn op het oude spoortracé.
- 4 Om de bestaande N201 in de kernen van Aalsmeer en Uithoorn de status van lokale weg te geven, nadat de N201 is omgelegd.
- 5 Met sturende maatregelen het verkeersverloop actief te beïnvloeden, waarmee het verkeersaanbod in de kernen Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen en op de omlegging kan worden teruggebracht.

De uitkomsten van dit plan zijn door de meeste partners aanvaard. Partners in het project zijn, naast de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en De Ronde Venen, de NV Luchthaven Schiphol en de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer (VBA). De Provincie Utrecht heeft kennis genomen van de uitkomsten

¹⁾ Corridorstudie N201, verkeersproblematiek tussen Hoofddorp en de A2, Boer & Croon, 1996.

en randvoorwaarden gesteld aan de gekozen oplossingsrichting.

Uiteindelijk heeft dit alles geleid tot het initiatief van zes direct belanghebbenden om het project Masterplan N201 uit te voeren: de provincie Noord-Holland, de gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer en Uithoorn, de VBA en de Luchthaven Schiphol.

1.2 Project Uitvoering Masterplan

Het Masterplan levert een samenhangend pakket met een aantal korte, middellange en lange termijn maatregelen, die zijn uitgewerkt in een Plan van Aanpak Project Uitvoering Masterplan N201 (PvA) voor de periode 1998-2005. In dit PvA zijn de voorstellen en adviezen uit het Masterplan vertaald naar concrete, uit te voeren projecten voor de korte en middellange termijn. De korte termijn

maatregelen zijn relatief eenvoudige maatregelen die zonder ingrijpende planologische maatregelen kunnen worden uitgevoerd. De middellange termijn maatregelen vergen een forse financiële investering, waarbij tevens een uitwerking of herziening van streek- of bestemmingsplannen nodig is.

De effecten van al deze maatregelen betekenen een reductie van het verkeer in de kernen Amstelhoek, Uithoorn en Aalsmeer, en dus een reductie van de geluidsoverlast, de uitstoot en vermindering van de barrièrewerking van de N201, waardoor de leefbaarheid in deze kernen verbetert.

PPS Haalbaarheidsstudie

In 2000 hebben de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en De Ronde Venen de haalbaarheid onderzocht van publiek-private-

Tabel 1 Maatregelen

Korte termijn maatregelen		Middellange termijn maatregelen	
K1	Aanbrengen geluidwerende asfaltlaag in Uithoorn	M1	Reconstructie Aansluiting N201/A4
K2	Beter bereikbaar maken van Schinkeldijkje en Bosrandweg	M2	Verbreding N201 tussen Fokkerweg en A4 naar 2x3 rijstroken
K3	Optimaliseren openings- en sluitingstijden Bosrandbrug en Irenebrug	M3	Verbreding van de Fokkerweg naar 2x2 rijstroken
K4	Reconstructie aansluiting Fokkerweg / Schipholdijk (N231) nabij de A9	M4	Reconstructie Aansluiting Fokkerweg op de A9
K5	Verbeteren verkeersveiligheid in de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Haarlemmermeer	M5	Omlegging van de N201 om Aalsmeer
K6	Route wijzigen op ANWB-borden	M6	Omlegging van de N201 om Uithoorn

samenwerking (PPS) voor de realisatie van het nieuwe tracé van de N201. Het rapport van de haalbaarheidsstudie bevat voorstellen voor de uitvoering van het project omlegging N201 en de ontwikkeling van gebieden in gemeenten. Het rapport is op 6 december 2000 aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Conclusie van de studie is dat het project haalbaar is en dat PPS kansen biedt op meerwaarde.

Afbeelding 1 Uitvoering Masterplan N201



2 De Milieueffectrapportages

Voor de omlegging van de N201 om Uithoorn, de omlegging van de N201 om Aalsmeer en voor de verbetering van de aansluiting N201/A4 zijn afzonderlijke milieueffectrapportages opgesteld. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de conclusies uit die afzonderlijke rapportages.

2.1 MER omlegging Aalsmeer

In 2001 is het MER-Aalsmeer opgesteld voor de besluitvorming over een herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG). In de streekplanherziening besluiten Provinciale Staten over de omlegging van de N201 om Aalsmeer.

Aanleiding is de slechte leefbaarheid in, en de bereikbaarheid van het gebied. De N201 is een stroomweg die belangrijk is voor de bereikbaarheid van economische centra zoals Schiphol en de VBA. De weg doorsnijdt de bebouwde kom van Aalsmeer en bedreigt de leefbaarheid. De combinatie van stroomweg, vele gelijkvloerse kruispunten en het grote verkeersaanbod leiden tot overbelasting van de weg. De doorstroming wordt hierdoor beperkt.

Sociaal-economische uitgangspunten

In het MER zijn de effecten van verschillende scenario's onderzocht. De belangrijkste scenario's zijn b en c.

Scenario b is het basisscenario en gaat uit van de ruimtelijke ontwikkelingen waarover een principebesluit is genomen, in het streekplan of in het ROA-structuurplan 2005 (Regionaal Orgaan Amsterdam). Dit scenario gaat ondermeer uit van woningbouw in Aalsmeer-Oost (Nieuw Oostende) en uitbreiding van de VBA in noordoostelijke en (zuid)oostelijke richting (in de gemeente Uithoorn). Ook de ontwikkeling van Kruisweg-Zuid (in de gemeente Haarlemmermeer, 30 ha netto) is meegenomen.

Scenario c verschilt van scenario b in de ontwikkeling van werkgelegenheid; de inwoneraantallen zijn gelijk aan die in scenario b. Verondersteld is de ontwikkeling van ca. 200 ha (bruto) bedrijventerreinen rondom de omlegging van de N201 om Aalsmeer, zoals geschetst in de Intergemeentelijke Gebiedsvisie²⁾. Daarnaast is uitgegaan van een sterkere werkgelegenheidsontwikkeling in de gemeente Amsterdam (met name het westelijk havengebied en de zuidas) en in de gemeente Haarlemmermeer (Schiphol).

Uitgangspunten verkeersonderzoek

Uitgangspunt bij de verkeersberekeningen zijn de beleidsmaatregelen van het '2e Structuurschema Verkeer & Vervoer (SVV-II)'. Voor het omleggingsalternatief is een variant met minder geslaagd SVV-beleid doorgerekend.

Alternatieven

Voor het MER-Aalsmeer zijn de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

Nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie die beschreven is als autonome ontwikkeling tot 2010: de N201 wordt niet omgelegd en het huidige vastgestelde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid wordt uitgevoerd.

²⁾ De Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV) richt zich op de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 met een doorkijk naar 2020. Het doel hiervan was enerzijds het leveren van een bouwsteen voor het nieuwe provinciale streekplan Noord-Holland Zuid en anderzijds het leveren van een ruimtelijk ordeningskader voor het Masterplan N201. Daarbij horen uiteraard de daaraan gekoppelde streekplanafwijkingen en de herziening en inbedding van de ontwikkeling van gebieden rond deze weg. De visie beslaat het grondgebied van Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en het oostelijk deel van Haarlemmermeer ten zuiden van Schiphol en sluit aan op de reeds vastgestelde visie van De Ronde Venen.

Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief is er geen sprake van omleiding van de N201, maar worden andere maatregelen getroffen om de geconstateerde leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op te lossen. Gebleken is dat het oplossen van deze problemen niet mogelijk is zonder omlegging. Het nulplusalternatief is daarom niet verder onderzocht in het MER.

Legmeerdijkalternatief

In het Legmeerdijkalternatief wordt de N201 niet omgelegd. Op de bestaande N201 door Aalsmeer is de verkeerslichtenregeling zodanig aangepast dat het verkeer vlotter door kan stromen. De huidige Legmeerdijk en de Bosrandweg worden verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken, zodat beide wegen kunnen functioneren als een verkeersader en aansluiting op de A9 gewaarborgd is.

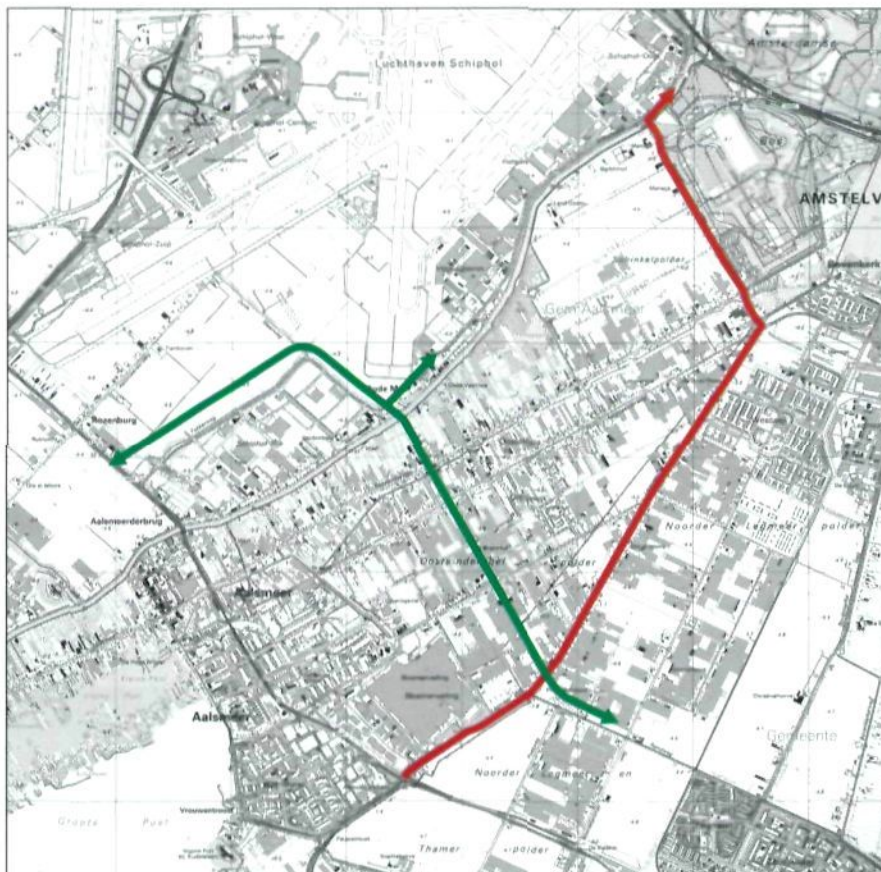
Omleggingsalternatief

Het omleggingsalternatief is het alternatief waarbij de huidige N201 wordt omgelegd ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn. De omlegging dient om het doorgaande verkeer in Aalsmeer snel naar het hoofdwegennet te leiden. Het huidige profiel van de N201 door Aalsmeer is tussen de Fokkerweg en de Legmeerdijk teruggebracht tot een weg met 2x1 rijstrook. De vrijgekomen rijstrook wordt ingericht als vrije busbaan voor de oostelijke zijtak van de Zuidtangente. Het gedeelte van de Legmeerdijk dat gebruikt wordt voor de omlegging wordt verruimd tot een weg met 2x2 rijstroken.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het MMA voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer bestaat uit het omleggingsalternatief met een verdiepte ligging. Ten opzichte van een ligging op maaiveldniveau is een verdiepte ligging immers positiever (of minder negatief) voor wat betreft de geluidhinder bij woningen, externe veiligheid (de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen) en luchtverontreiniging. Verder heeft een verdiepte ligging een minder negatief effect op de landschapsstructuur en het landschapsbeeld. De weg is immers minder prominent in het landschap aanwezig dan bij een ligging op maaiveldniveau. De verdiepte ligging is alleen negatiever dan een ligging op maaiveldniveau wanneer het gaat om de effecten op bodem en water. In het MMA worden de nadelige gevolgen voor het milieu

Afbeelding 2 In het MER-Aalsmeer onderzochte alternatieven



zoveel mogelijk beperkt door het treffen van een aantal aanvullende maatregelen. Deze maatregelen verminderen onder andere de barrièrewerking, de geluidsbelasting en beperken de schade aan natuur- en landschap.

Resumerend zijn in het MER-Aalsmeer de volgende alternatieven onderzocht:

Alternatieven	Uitvoering
Legmeerdijkalternatief 2x2 (LMDA) hoogteligging	huidige
Omleggingsalternatief 2x2 (OA)	maaiveldligging (mv) verdiepte ligging (vl)
Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	

Conclusies MER-Aalsmeer

Uit het verkeersonderzoek ten behoeve van het MER blijkt het volgende:

- Alleen het omleggingsalternatief met 2x2 rijstroken kan tot een oplossing van het probleem in de kern van Aalsmeer leiden. Een omlegging met 2x1 rijstrook heeft te weinig capaciteit om de huidige N201 in Aalsmeer voldoende te ontlasten en zal daarom op korte termijn weer leiden tot knelpunten in de kern van Aalsmeer. Het omleggingsalternatief met 2x1 rijstrook is daarom in het MER niet verder onderzocht.
- De aanleg van doelgroepstroken voor vrachtverkeer is niet relevant. Dit zal er namelijk toe leiden dat de capaciteit voor het personenverkeer op de omlegging te beperkt is. Doelgroepstroken zijn daarom niet verder onderzocht in het MER.
- Voor het 2x2 omleggingsalternatief zijn twee uitvoeringsvarianten realistisch, namelijk een verdiepte ligging en een ligging op maaiveldniveau.

- Een beweegbare brug over de Ringvaart is niet aan de orde, omdat ter plaatse vanuit veiligheidsoverwegingen hoogtebeperkingen gelden vanwege de Aalsmeerderbaan op Schiphol. Om deze reden is uitgegaan van de aanleg van een aquaduct.
- Door de ontwikkelingen van Schiphol moeten aan de westzijde van de Ringvaart verschillende mogelijkheden voor aansluiting van de omlegging op de huidige N201 worden nagegaan, waaronder de huidige Fokkerweg.
- De verkeersintensiteiten bij minder geslaagd SVV-beleid zijn maximaal 10% hoger dan bij geslaagd SVV-beleid.

Uit de vergelijking van de alternatieven ten opzichte van het nulalternatief blijkt voor Aalsmeer het volgende:

- Alle alternatieven halen een positieve score ten opzichte van het nulalternatief als het gaat om effecten voor verkeer en vervoer. Het omleggingsalternatief blijkt echter positiever dan het Legmeerdijkalternatief: het Legmeerdijkalternatief biedt slechts een beperkte verlichting op de bestaande N201 door Aalsmeer.
- Het omleggingsalternatief haalt een positieve score voor alle aspecten die onder woon- en leefmilieu vallen. Het Legmeerdijkalternatief scoort voor de aspecten verbetering luchtkwaliteit en beïnvloeding externe veiligheid (licht) positief, maar scoort negatief ten opzichte van het nulalternatief vanwege de afname van de verkeersveiligheid en de toenemende barrièrewerking van zowel de bestaande N201 als de verbrede Legmeerdijk.
- Voor het aspect bodem en water is de score voor het Legmeerdijkalternatief gunstiger dan het omleggingsalternatief vanwege een neutraal effect op de (grond)waterkwaliteit. Het Legmeerdijkalternatief is echter negatiever dan het omleggingsalternatief vanwege de grote hoeveelheid benodigd ophoogmateriaal

voor de verbreding van het dijklichaam. De effecten van een verdiepte uitvoering van het omleggingsalternatief zijn negatiever dan de effecten van een uitvoering op maaiveldniveau (waarbij het met name gaat om de effecten van zettingen, de effecten op de waterhuishouding en de afname van de grondwateraanvulling).

- De effecten van de omleggingalternatieven op landschap en cultuurhistorie zijn neutraal tot licht negatief. Het Legmeerdijkalternatief is hierbij negatiever door aantasting van archeologische waarden van de Legmeerdijk. De aanleg van het omleggingsalternatief met verdiepte ligging heeft een minder negatief effect op de landschapsstructuur en het landschapsbeeld dan de ligging op maaiveldniveau. Het Legmeerdijkalternatief leidt echter, in tegenstelling tot het omleggingsalternatief, niet tot versnippering van het landschap (rechtlijnige verkaveling landbouwgronden).

- De effecten van de omlegging op de flora en fauna zijn licht negatief ten opzichte van het nulalternatief. De omleggingsalternatieven scoren hierbij negatiever dan het Legmeerdijkalternatief, omdat in een groter gebied biotoopverlies optreedt.

Kwaliteitsverlies door geluidhinder treedt alleen op bij het Legmeerdijkalternatief en het omleggingsalternatief op maaiveld.

Het Legmeerdijkalternatief heeft door de verbreding van de brug over de Ringvaart een negatief effect op de ecologische verbindingzone langs de Ringvaart. De aanleg van een aquaduct bij het omleggingsalternatief verstoort de landschapsecologische relaties niet. Wel dient boven het aquaduct een minimaal 20 meter brede strook oevervegetatie te worden opgenomen.

2.2 MER-Uithoorn

Om de omlegging van de N201 om Uithoorn mogelijk te maken is in de provincie Noord-Holland een uitwerking nodig van het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. In de provincie Utrecht kan worden volstaan met een tracébesluit aangezien in het hiervoor geldende streekplan al een omlegging is opgenomen. Ten behoeve van het besluit over de omlegging Uithoorn is een milieueffectrapportage gemaakt. Deze is verschenen in april 1996. Ter completering van het MER-Uithoorn is in 2001 een aanvulling op het MER verschenen. In de *aanvulling is de nulplusvariant uitgewerkt en gekwantificeerd* (op basis van de uitgangspunten van het MER-Uithoorn) en zijn de uitgangspunten voor een natuur- en landschapsplan uitgewerkt. Ook de milieugevolgen van een vaste brug over de Amstel zijn in de aanvulling vergeleken met de milieugevolgen van een beweegbare brug.

Sociaal-economische uitgangspunten

In het MER-Uithoorn zijn geen nieuwe bouwlocaties verondersteld in Aalsmeer en Uithoorn. Voor wat betreft de bedrijvigheid is uitgegaan van groei rond de luchthaven, maar niet van Kruisweg-Zuid en Beukenhorst-Oost Oost) en uitbreiding van de veiling (oostzijde).

Uitgangspunten verkeersonderzoek

Ook bij deze MER zijn de beleidsmaatregelen van het 2e Structuurschema Verkeer & Vervoer (SVV-II) uitgangspunt bij de berekeningen. Daarnaast zijn berekeningen uitgevoerd met aangescherpt SVV-II beleid, het zogenaamde INVERNO-scenario (Integrale Verkeers- en Vervoersvisie voor de Noordvleugel van de Randstad). Het INVERNO-scenario is inmiddels achterhaald, speelt bij de besluiten dan ook geen rol meer.

Alternatieven

In het MER-Uithoorn onderzoek zijn vier alternatieven voor de omleiding van de N201 om *alleen* Uithoorn bestudeerd: het nulalternatief, het nulplusalternatief, het omleggingsalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

Nulalternatief

Het nulalternatief komt overeen met de autonome ontwikkeling tot het jaar 2010: de weg wordt niet omgeleid en het vastgestelde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid wordt uitgevoerd. De overige alternatieven worden met dit nulalternatief vergeleken.

Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief is het alternatief waarbij de weg niet wordt omgeleid en waarbij extra maatregelen worden genomen om de geconstateerde problematiek te verzachten of op te lossen.

Omleggingsalternatief

Het omleggingsalternatief is het alternatief waarbij de huidige N201 wordt omgeleid ten noorden en noordoosten van Uithoorn. Binnen het omleggingsalternatief gaat het in totaal om vier verschillende tracés. De tracés lopen allen door de Polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij. Het verschil zit in de plaats waar het omleggingstracé afbuigt naar het zuidoosten, de plaats waar het tracé de Amstel kruist en de plaats waar de omlegging aantakt op het bestaande tracé. De kruising met de Amstel kan zowel met een brug als met een aquaduct plaatsvinden.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is het alternatief met de minst nadelige gevolgen voor het milieu. Het MMA moet echter ook een bijdrage leveren aan het oplossen van de problematiek.

Conclusies MER-N201/Uithoorn

- Zonder omlegging bij Uithoorn ligt de gemiddelde verkeersintensiteit per etmaal in het jaar 2010 (nulalternatief) op de N201 10% tot 23% hoger dan in 1993, afhankelijk van het toegepaste scenario. De intensiteit in de avondspits op vrijwel alle wegvakken overschrijdt ruimschoots de capaciteit: de verkeerssituatie in Uithoorn zal in het jaar 2010 zwaar overbelast zijn.
- Met een omleiding verdeelt het verkeer zich over twee wegen: de oude N201 en de nieuwe omleiding. Hierdoor zal er in 2010 per dag circa 40% minder verkeer over de oude N201 rijden dan zonder omleiding. Dit geldt voor het traject tussen de twee aansluitingen met de omleiding. Door deze afname treden er op dit traject geen capaciteitsproblemen op in de avondspits. De verkeersafwikkeling en de leefbaarheid in Uithoorn verbeteren hierdoor.
- De verkeerseffecten van de omleiding-alternatieven verschillen over het algemeen weinig. Bij varianten C en D maakt het verkeer wat meer gebruik van de omleidingwegvakken dan bij varianten A en B. De varianten C en D ontlasten het oude tracé van de N201 (door Uithoorn en Mijdrecht) dus wat meer. Daar staat tegenover dat er bij deze varianten een capaciteitsprobleem ontstaat op het omleiding-wegvak Verlengde Amsterdamseweg-Middenweg. Bij A en B is de capaciteit van alle omleidingwegvakken voldoende voor een goede afwikkeling van het verkeer.
- De omlegging leidt tot een toename van de capaciteitsproblemen buiten het plangebied: op het traject Aansluiting Omleiding A2, op de Zijdelweg (traject Amstelveen-Uithoorn) en op het wegvak bij de Aalsmeerderbrug. De reistijdwinst van de omleiding wordt hierdoor tenietgedaan.
- Iedere omleidingvariant heeft grote nadelige effecten op het milieu van de Bovenkerker-

polder en de Polder de Eerste Bedijking der Mijdsrechtse Droogmakerij: karakteristiek open landschap, bodembeschermingsgebied en ecologische hoofdstructuur worden aangetast.

- De milieueffecten van de varianten C en D zijn in vergelijking met de andere omleiding-varianten het minst nadelig voor het milieu. Variant D met brug verdient een lichte voorkeur. Aangevuld met verzachtende en compenserende maatregelen kunnen deze varianten worden beschouwd als meest *milieuvriendelijk alternatief*

Ter completering van deze MER is het nulplus-alternatief uitgewerkt en gekwantificeerd en zijn de consequenties voor de verkeerscirculatie in Uithoorn in beeld gebracht. Daarnaast zijn uitgangspunten opgesteld voor de landschappelijke inrichting, indien de omlegging N201 Uithoorn wordt aangelegd. Ook de milieugevolgen van een vaste en beweegbare brug over de Amstel zijn bepaald.

Hoewel in vergelijking met de referentievariant uitvoering van de nulplusmaatregelen tot minder verkeer leidt, is de conclusie voor het nulplus-alternatief dat de verkeersbelastingen dermate hoog zijn dat er congestieverschijnselen optreden. Ook in deze variant blijkt de capaciteit van de huidige N201 *volstrekt onvoldoende*. Zowel de congestie als de maatregelen om het doorgaande verkeer te weren, leiden tot langere reistijden en dus tot een verslechtering van de bereikbaarheid van Uithoorn. De verbetering van de leefbaarheid is gering, vanwege de beperkte daling van de verkeersintensiteit.

Belangrijk uitgangspunt voor het natuur- en landschapsplan is de ontwikkeling van twee natuurgebieden langs het nieuwe tracé in de Bovenkerkerpolder. Ten noorden van de weg betreft het een 100 meter brede zone. Deze zone maakt deel uit van het Ontwikkelingsplan De Groene AS. Bij de ontwikkeling van de zone

aan de zuidkant wordt gedacht aan een combinatie van natuur en extensieve recreatievormen als fietsen en wandelen.

In de Polder de Eerste Bedijking wordt rekening gehouden met het natuurontwikkelingsproject de Venen. Voor de brug betekent dat moet worden rekening gehouden met een zone onder de brug, breed genoeg om een natuurlijke oever aan te leggen. Vanuit landschappelijk oogpunt dient de nieuwe natuur in het Utrechtse deel te passen bij het open karakter van de polder.

Vaste of beweegbare brug

In de aanvulling op het MER zijn de milieueffecten van een vaste brug afgewogen tegen die van een beweegbare brug. Uitgangspunt is een ruim 7 meter hoge vaste brug en een 4 meter hoge beweegbare brug, overeenkomstig de Irenebrug in Uithoorn. De volgende aspecten zijn in het milieuonderzoek betrokken: geluid, landschap, bodem en water, flora en fauna, ecologie.

Geluid

Afhankelijk van het soort asfalt (dicht asfaltbeton of steenmestiekasfalt) verschilt het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) nauwelijks of niets. De conclusie is dan ook dat vaste of beweegbare brug *op het aspect geluid nauwelijks onderscheidend* zijn.

Landschap

De verschillen tussen de varianten zijn beperkt. De vaste brug is wat gunstiger voor de sociale veiligheid en qua aantrekkelijkheid voor de weggebruiker en scheepvaart (geen wachttijden). De beweegbare brug heeft lokaal een wat kleinere impact en voegt aantrekkelijkheid toe middels wachtsteigers.

Bodem en water

De effecten van de vaste brug (ruimtebeslag en

zandgebruik) zijn lokaal groter dan die van de beweegbare brug. Binnen het gehele project zijn de verschillen beperkt. Zo resulteert het verschil in zandbehoefte van 20% hier in een verschil van slechts enkele procenten voor het totale tracé rond Uithoorn.

Flora, fauna en ecologie

De verschillen tussen de varianten zijn beperkt. De vaste brug leidt tot wat meer hinder voor weidevogels, door een groter ruimtebeslag en een verdere geluidsuitstraling, maar biedt wat meer mogelijkheden om de ecologische verbindingszone goed in te passen.

Natuur- en landschapsplan

De vaste brug is gunstiger dan de beweegbare brug qua potentie voor het realiseren van natuur-vriendelijke oevers. Dit is één van de tien uitgangspunten voor dit plan. Voor de andere uitgangspunten zijn er geen verschillen.

2.3 MER-N201/A4

In de partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied voor Haarlemmermeer/Schiphol uit 1995 is vastgelegd dat voor een besluit om de huidige aansluiting van de N201 op de A4 te herzien een streekplan-uitwerking noodzakelijk is. Aanleiding zijn de capaciteitsproblemen van de aansluiting van de N201 op de A4. Met de verdere ontwikkeling van bedrijfsterrinen rond de aansluiting wordt het probleem in de toekomst groter. Ten behoeve van het besluit is een MER opgesteld. Deze MER (uit 2000), gaat uit van de ontwikkelingen zoals geschetst in het streekplan inclusief de werkgelegenheidslocaties Beukenhorst-Oost Oost en Kruisweg-Zuid. Voor de voorkeurs-oplossing is in 2001 een aanvulling op het MER gemaakt.

Sociaal-economische uitgangspunten

Bij de verkeersprognoses is uitgegaan van de ruimtelijke ontwikkelingen volgens de partiële herziening van het streekplan ANZKG, Haarlemmermeer/Schiphol, dat wil zeggen dat rekening wordt gehouden met de woningbouwplannen in de Haarlemmermeer en met de ontwikkelingen van de werkgelegenheid op en rond Schiphol.

Tot 2005 (streekplanperiode 1995-2005) gaat het om de realisering van woningbouwlocaties bij:

1	Hoofddorp-West en -Zuid	:	7.500 woningen
2	Nieuw-Vennep Getsewoud	:	6.000 woningen
3	Vijfhuizen	:	1.500 woningen

Na 2005 betreft het de realisering van nog eens 5.000 woningen. Bij de verkeersprognoses is uitgegaan van 2.500 woningen ten zuiden van Hoofddorp en 2.500 woningen ten noorden van Nieuw-Vennep.

Bij de ontwikkeling van werkgelegenheidslocaties is, conform het streekplan, in eerste instantie uitgegaan van de bedrijventerreinen Schiphol-Zuid en -Zuidoost, De Hoek, Beukenhorst-West en -Oost en Graan voor Visch.

In het streekplan wordt bovendien rekening gehouden met de mogelijkheid van een kantorenlocatie Beukenhorst-Oost Oost en een locatie voor logistieke doeleinden Kruisweg-Zuid. Beide locaties mogen pas worden ontwikkeld als de behoefte aan deze locaties is aangetoond en als de infrastructurele problemen in het gebied zijn opgelost. Inmiddels blijkt de vraag naar bedrijventerreinen dermate groot dat voor het MER is uitgegaan van zowel Beukenhorst-Oost Oost en Kruisweg-Zuid (netto 30 ha.).

Uitgangspunten verkeersonderzoek

Bij de verkeersberekeningen is uitgegaan van een pakket maatregelen volgens het SVV-II.

Alternatieven

In het MER is een groot aantal alternatieven en varianten onderzocht:

Nulalternatief

Dit is de huidige situatie waarbij rekening is gehouden met de verlenging van de op- en afritten van de aansluiting van de N201 op de A4. Het nulalternatief is tevens het referentiealternatief.

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 capaciteit van de aansluiting in het nulalternatief. Hierbij moet gedacht worden aan optimalisering van de verkeersregeling.

2 Ingrepen ten zuiden van de huidige aansluiting

Hierbinnen zijn 4 varianten gedefinieerd:

variant 2a

De huidige aansluiting op de A4 vervalt, de N201 wordt volledig verlegd naar een tracé tussen de N201 en de Geniedijk, inclusief een nieuwe aansluiting op de A4. De Rijkstreek is aangesloten op de N201.

variant 2b

De huidige aansluiting op de A4 blijft bestaan en het doorgaande verkeer op de N201 (tussen Aalsmeer en Hoofddorp, niet van of naar de A4) wordt omgelegd naar een tracé tussen de huidige N201 en de Geniedijk. Daartoe wordt de bestaande N201 geknipt direct ten oosten van de Rijnlanderweg en direct ten westen van de Aalsmeerderweg. De Rijkstreek is aangesloten op de N201.

variant 2c

De huidige aansluiting vervalt, er is een nieuwe

aansluiting op de A4 gedacht tussen de N201 en de Geniedijk, het doorgaande verkeer op de N201 maakt gebruik van de huidige N201. De Rijkstreek is aangesloten op de N201.

variant 2d

De huidige aansluiting blijft bestaan en er wordt een nieuwe aansluiting toegevoegd van de Bennebroekerweg op de A4. De Bennebroekerweg wordt daarbij worden verbreed naar 2x2 rijstroken tussen de A4 en de N22. Tussen de A4 en Rijsenhout is de Bennebroekerweg geknipt om sluisverkeer richting A9 via het lokale wegennet te voorkomen.

3 Ingrepen ten noorden van de huidige aansluiting

variant 3a

In deze variant wordt uitgegaan van een nieuwe verbinding tussen en in het verlengde van de Weg om de Noord, parallel aan de huidige N201 met aansluitingen op de A5 (Verlengde Westrandweg), A4 (alleen naar het noorden) en de Rijkstreek.

variant 3b

De nieuwe verbinding loopt tot de A5. De Rijkstreek is aangesloten op de N201.

variant 3c

De nieuwe verbinding loopt tot de A4. De Rijkstreek is aangesloten op de N201.

Tijdens de studie bleek dat de verkeersintensiteiten zo hoog zouden worden dat niet volstaan kon worden met een eenvoudige oplossing. Ook combinatievarianten zijn toen onderzocht, waarbij het verkeer over meerdere aansluitingen op de A4 wordt verdeeld:

4 Combinatievarianten

Gezien de eerste resultaten van de verkeersstudie

bleek dat alleen varianten 2b en 3a voldoende probleemoplossend vermogen hebben. Onduidelijk is echter of deze varianten blijven voldoen bij de ontwikkeling van de extra bedrijventerreinen. Daarom is een aantal combinatievarianten onderzocht: combinaties van de varianten met noordelijke kortsluiting en variant 2d (varianten 4a, 4b, 4c) en combinaties van de zuidelijke verleggingsalternatieven en 2d (variant 5a, 5b, 5c).

variant 4a

Een nieuwe verbinding tussen en in het verlengde van de Weg om de Noord, parallel aan de huidige N201 met aansluitingen op de A5 (Verlengde Westrandweg) en de A4 (alleen naar het noorden) en de Rijkstreek (geen aansluiting Rijkstreek/N201), plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

variant 4b

Een nieuwe verbinding tussen en in het verlengde van de Weg om de Noord, parallel aan de huidige N201 met een aansluiting op de A5 (Verlengde Westrandweg); wel aansluiting Rijkstreek/N201, plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

variant 4c

Een nieuwe verbinding tussen en in het verlengde van de Weg om de Noord, parallel aan de huidige N201 met aansluitingen op de A5 (Verlengde Westrandweg) en de A4 (alleen naar het noorden); wel een aansluiting Rijkstreek/N201, plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

variant 5a

De huidige aansluiting op de A4 vervalt; er is een

nieuwe aansluiting tussen de N201 en de Geniedijk; de N201 wordt verlegd naar een zuidelijker tracé plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4. Aansluiting Rijkstreek/N201; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

variant 5b

De huidige aansluiting op de A4 blijft bestaan en de N201 wordt omgelegd naar een tracé tussen de huidige N201 en de Geniedijk plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4. Wel een aansluiting Rijkstreek/N201; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

variant 5c

De huidige aansluiting op de A4 vervalt, er is een nieuwe aansluiting tussen de N201 en de Geniedijk, het doorgaande verkeer (niet van of naar de A4) maakt gebruik van de huidige N201 plus een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4. Wel een aansluiting Rijkstreek/N201; daarnaast een knip in de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Aalsmeerderweg.

Alternatief 6

De in het MER onderzochte varianten blijken onvoldoende oplossingen te bieden voor de problemen. In overleg met RWS en gemeenten is daarom alternatief 6 ontwikkeld. In deze variant vervalt de huidige aansluiting N201/A4 en wordt de weg om de Noord doorgetrokken om aan te sluiten op de A5 en de A4. Tevens wordt op de A4 tussen de Geniedijk en de Bennebroekerweg een nieuwe aansluiting gerealiseerd: de omleiding Aalsmeer wordt aangesloten op deze aansluiting.

Conclusies MER-N201/A4

De conclusie van het MER voor de alternatieven 1 t/m 5 is dat geen hiervan een volledige oplossing

voor de problemen biedt. Ook voor wat betreft de milieueffecten zijn de alternatieven weinig onderscheidend. In deze MER is variant 3a uitgewerkt als meest milieuvriendelijke alternatief, omdat deze het meest gunstig scoort op het autokilometrage.

In de Aanvulling MER N201/A4 zijn de verkeerskundige effecten en de milieueffecten van alternatief 6 onderzocht. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat alternatief 6 leidt tot minder filevorming op de A4 dan in de eerder genoemde oplossingen. Ook treedt er geen verstoring meer op van het verkeer op de A4 (turbulentie-effecten). Tevens verbetert de doorstroming op de aansluitende provinciale en gemeentelijke wegen. Met name op de aspecten voertuigkilometers en verkeersveiligheid scoort alternatief 6 beter dan de varianten nul, 3a, 4a, 5a en 5c.

Bij de milieueffecten in dit alternatief speelt met name de bijzondere waarde van de Stelling van Amsterdam een rol. De plaats van de nieuwe aansluiting op de A4 tussen de Bennebroekerweg en de Geniedijk is daarbij van belang: hoe dichterbij de Geniedijk, hoe meer het visuele karakter van de Stelling afneemt. Ook de doorsnijding van de Geniedijk is van invloed. In de aanvulling zijn slechts de milieuconsequenties van de doorsnijding van de Geniedijk door de oostelijke link, de verbinding tussen de omlegging Aalsmeer en de aansluiting A4/Bennebroekerweg, beoordeeld¹⁾. Het gaat om twee varianten: een tracé diagonaal door de bestaande coupure van de Aalsmeerderweg (6a) en een tracé parallel langs de A4 (6b). Beide varianten worden negatief

beoordeeld voor het aspect cultuurhistorie en archeologische waarden.

Voor het aspect geluid kan worden geconcludeerd dat het oppervlakte binnen de 50 dB(A) contour in de beide varianten 6 afneemt ten opzichte van de nulvariant; in de andere varianten (3a, 4a, 5a, 5c) is sprake van een geringe toename. Het aantal geluidbelaste woningen in variant 6a stijgt iets meer ten opzichte van de nulvariant dan in de andere varianten; in variant 6b is de stijging minder. In het geluidonderzoek is een berekening gemaakt van cumulatieve effecten van Schiphol. Deze berekeningen omvatten niet de cumulatieve effecten van het luchtvaartlawaai. Uit het onderzoek blijkt dat de cumulatie van Schiphol als geluidbron en de aanleg van alternatief 6 leidt tot een extra geluidbelasting van 3-4 dB(A).

Het aspect Risicocontouren Luchthaven Schiphol is in het hoofdrapport niet betrokken in de beoordeling, omdat externe veiligheid geen onderscheidende factor is in de andere varianten. Voor alternatief 6 geldt dat de omlegging grotendeels buiten de 10-6 contour valt. Alternatief 6 scoort daarom positiever dan de varianten 3a, 4a, 5a, 5c.

Van de milieuaspecten landschap, bodem en water, flora, fauna, ecosystemen en externe veiligheid zijn geen bijzonderheden te melden.

De toetsing aan de doelstellingen en de conclusie ten aanzien van de milieueffecten leidt er toe dat alternatief 6 beter scoort dan het eerder aangewezen meest milieuvriendelijk alternatief: variant 3a. Dit geldt voor de verkeerskundige effecten en de milieuaspecten 'geluid' en 'externe veiligheid' en voor het aantal voertuigkilometers. Door in alternatief 6 extra aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing, waarbij het karakter van de Stelling van Amsterdam zoveel mogelijk bewaart blijft, is alternatief 6 aan te merken als meest milieuvriendelijke alternatief.

¹⁾ De besluitvorming over de westelijke link, de verbinding tussen de N201 en de aansluiting A4/Bennebroekerweg ten westen van de A4, vindt plaats in het kader van het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid. De milieueffecten van deze verbinding zijn in dit MER dan ook niet onderzocht.

Het MER-Uithoorn (1996), het MER-N201/A4 (2000) en het MER-Aalsmeer (2001) zijn in verschillende jaren opgesteld. Door de snelle opeenvolging van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied verschillen de uitgangspunten voor de verkeersberekeningen. Het MER-Aalsmeer gaat uit van de meest actuele uitgangspunten (basisscenario). Voor de besluitvorming over de Streekplanuitwerking Omlegging Uithoorn en de Streekplanuitwerking Aansluiting N201/A4 is het van belang om inzicht te hebben in de mate waarin deze actuele uitgangspunten van invloed zijn op de beschreven verkeerseffecten en verkeersafhankelijke milieueffecten in het MER-Uithoorn en het MER-N201/A4. Het MER-Aalsmeer is daarbij de referentie.

Recentelijk is de Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV) opgesteld. In deze visie is de omgelegde N201 één van de voorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de effecten van deze nog sterkere ontwikkeling van de bedrijvigheid (scenario c uit het MER-Aalsmeer). Bij de beschrijving van de effecten moet onderscheid gemaakt worden in:

- fysiekrumtelijke effecten (onder andere landschap, cultuurhistorie, bodem, (grond)water en biotoop);
- verkeerseffecten;
- verkeersafhankelijke milieueffecten (lucht en geluid inclusief verstoring weidevogels).

Doordat het ruimtebeslag en de ligging van de varianten gelijk blijven hebben de actuele uitgangspunten geen gevolgen voor de beschreven fysiekrumtelijke effecten. Voor de verkeerseffecten en de verkeersafhankelijke milieueffecten is dat wel het geval. Deze gevolgen worden per MER beschreven.

Voor de bedrijventerreinen zelf worden afzonderlijke MER's opgesteld. In deze MER's

worden de milieueffecten onderzocht van de aanleg van de bedrijventerreinen in Aalsmeer en Amstelveen.

3.1 MER-Uithoorn

3.1.1 Verkeer

Hier wordt een beschrijving gegeven van de verkeerskundige effecten die verwacht mogen worden in het studiegebied Uithoorn en de eventuele consequenties voor de conclusies uit het MER-Uithoorn.

Uitgangspunten

De verschillen in uitgangspunten tussen het basisscenario van het MER-Aalsmeer en het MER-Uithoorn zijn de volgende:

- Andere ontwikkelingen in de bevolkingsomvang in het studiegebied en in de directe omgeving van dit studiegebied. Dit betreft de woningbouw in Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en de gemeente De Ronde Venen in Utrecht. Het voornaamste verschil met het MER-Aalsmeer betreft de ontwikkeling van (meer) woningbouw ten noorden van de huidige bebouwing van Aalsmeer (Nieuw Oosteinde). Over de gemeente De Ronde Venen zijn er ook duidelijk andere inzichten. Bij het opstellen van het MER-Uithoorn werd nog gedacht dat het inwonertal van deze gemeente niet zou groeien; nu wordt een duidelijke toename verwacht. Voor de gemeente Uithoorn zijn de veranderingen met betrekking tot het aantal inwoners niet groot, maar wel met betrekking tot de locatie van de nieuwbouw. In het MER-Uithoorn wordt uitgegaan van de voornaamste ontwikkeling in Meerwijk-West en -Oost, in het MER-Aalsmeer is uitgegaan van ontwikkeling in Legmeer-West.

- Meer groei tot 2010 van de werkgelegenheid ten opzichte van de situatie die in het MER-Uithoorn werd verondersteld. Dit betreft met name de werkgelegenheid in de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol en in het invloedsgebied met name Amsterdam. Ook in de gemeente Uithoorn neemt de werkgelegenheid flink toe, met name ten gevolge van de voorziene kantoorlocatie Legmeer-West.
- In totaal worden er in het studiegebied en de omliggende gemeenten (inclusief de regio Amsterdam) ruim 80.000 meer arbeidsplaatsen voorzien in 2010 ten opzichte van de ontwikkeling die bij het MER-Uithoorn verondersteld werd. De helft van deze extra groei is te verwachten in de gemeente Amsterdam. Verder zal ook de werkgelegenheid binnen de gemeente Haarlemmermeer sterk toenemen.
- Totale omlegging om zowel Aalsmeer als Uithoorn in plaats van alleen omlegging om Uithoorn.

In het MER-Aalsmeer is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Daarvoor is gebruik gemaakt van een scenario (scenario c), waarbij de werkgelegenheid nog flink toeneemt ten opzichte van de uitgangspunten bij het basisscenario.

Bijlage 1, tabel 1 geeft het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per gemeente, die bij de diverse MER's als uitgangspunt gehanteerd zijn. De verschillen tussen de diverse uitgangspunten en het basisscenario uit het MER-Aalsmeer resp. scenario c uit het MER-Aalsmeer zijn in tabel 2 vermeld.

Effecten

Effecten nulalternatief

In het MER-Uithoorn (1996) zijn andere uitgangs-

punten gehanteerd dan in het later tot stand gekomen MER-Aalsmeer (2001). Kort gezegd komt het er op neer dat in de MER-Aalsmeer is uitgegaan van een sterkere groei van de werkgelegenheid en de woningbouw 2010 dan in het MER-Uithoorn. In deze paragraaf wordt ingegaan op de te verwachten verkeersintensiteiten (2010) van beide MER's en de onderlinge verschillen indien er geen omlegging wordt aangelegd: het nulalternatief.

In tabel 3 (bijlage 1) zijn voor een aantal wegvakken de etmaalintensiteiten volgens het MER-Uithoorn en op basis van de nieuwe uitgangspunten (volgens basisscenario Aalsmeer) weergegeven. Dit laatste betreft dus het effect van een grotere groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen op de verkeersintensiteiten van de huidige en omgelegde N201.

Uit de tabel is af te leiden dat de extra groei van inwoners en arbeidsplaatsen een groei van de verkeersdruk laat zien van 12 tot 35 %. Omdat met name de uitgangspunten van de gemeente De Ronde Venen verschillen, vinden de grootste veranderingen van de verkeersdruk plaats op de bestaande N201 nabij Mijdrecht. In het MER-Uithoorn is al geconcludeerd dat bij ongewijzigd beleid de groei van de intensiteiten leiden tot een zwaar overbelaste situatie. De problemen met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid in Uithoorn, Amstelhoek en Mijdrecht worden door de extra inwoners- en werkgelegenheidsgroei nog flink versterkt: op de bestaande N201 binnen Uithoorn neemt de intensiteit in 2010 immers nog eens toe met 18% ten opzichte van de prognose van het MER-Uithoorn tot ongeveer 28.000 motorvoertuigen per etmaal. De problemen manifesteren zich over een nog groter gedeelte van de dag dan nu al het geval is.

Effecten bij een totale omlegging

Allereerst wordt ingegaan op de verschillen in de

verkeersintensiteiten tussen het basisscenario uit het MER-Aalsmeer en de omleggingsvariant B uit het MER-Uithoorn. Vervolgens op de effecten van nog eens extra groei van de werkgelegenheid volgens scenario c uit het MER-Aalsmeer.

Basisscenario

Tabel 4 (bijlage 1) geeft de etmaalintensiteiten per wegvak bij een volledige omlegging (Aalsmeer en Uithoorn), zowel voor het basisscenario als voor scenario c. Deze worden vergeleken met de voorkeursvariant voor de omlegging Uithoorn (variant B in het MER-Uithoorn).

In tabel 5 zijn de etmaalintensiteiten bij een volledige omlegging om Aalsmeer en Uithoorn vergeleken met de etmaalintensiteiten zonder omlegging (het nulalternatief). Deze tabel geeft inzicht in de effecten van de omlegging voor de bestaande N201 door Uithoorn, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige inzichten in de ontwikkelingen van inwoners en arbeidsplaatsen.

De conclusies uit de tabellen 4 en 5 zijn als volgt:

- De volledige omlegging betekent een flinke daling van de verkeersintensiteiten op de bestaande N201 in Uithoorn, Amstelhoek en Mijdrecht. De intensiteit op de bestaande N201 daalt met 30 tot 50% (basisscenario) ten opzichte van de intensiteit in vergelijking met de situatie zonder omlegging. Op het niet-omgelegde deel van de N201 in Utrecht is sprake van een lichte daling (2%), dan wel een lichte stijging (2%).
- Het gebruik van de bestaande N201 daalt zowel in het MER-Uithoorn als in het MER-Aalsmeer gemiddeld met ongeveer 40%. Maar aangezien de te verwachten verkeersgroei met de huidige inzichten (MER-Aalsmeer, basisscenario) hoger is dan bij de MER-Uithoorn was berekend, is de toekomstige verkeersintensiteit op de bestaande N201 in Uithoorn

hoger dan verwacht in de MER-Uithoorn.

- De verkeersdruk in Uithoorn bij de nieuwe uitgangspunten blijft ondanks de omlegging relatief hoog. Zonder omlegging is de groei van de verkeersintensiteiten echter dusdanig groot dat de noodzaak van een omlegging Uithoorn, groter is geworden.

In bijlage 2 wordt een toelichting gegeven op de gedetailleerde effecten van de wegvakken afzonderlijk. Tevens wordt een verklaring gegeven van het verschil dat gevonden wordt in het te verwachten effect voor de N201 binnen Uithoorn.

Effecten van scenario c

Een totale omlegging maakt de ontwikkeling van extra bedrijventerreinen (met name ter hoogte van Aalsmeer) mogelijk. In tabel 5 is te zien dat door de ontwikkeling hiervan en andere werkgelegenheidslocaties het gebruik van de wegen in het studiegebied behoorlijk toeneemt. Dit is logisch omdat de ontwikkeling van extra werkgelegenheid meer verkeer tot gevolg heeft. Ook het wegvak van de bestaande N201 tussen Mijdrecht en Uithoorn wordt drukker dan in variant B van het MER-Uithoorn is geschetst.

Verder blijkt dat de doorstroming op de omlegging tussen Zijdelweg en Legmeerdijk (bij 2x1) niet optimaal is. Ook het gelijkvloerse kruispunt Omlegging/Legmeerdijk dreigt een bottleneck te gaan vormen. Zie hiervoor ook het MER-Aalsmeer.

Wel zijn op de wegvakken tussen de N212 en de A2 problemen te verwachten met de doorstroming. Deze capaciteitsproblemen tussen de omlegging Uithoorn en de aansluiting A2 kunnen door middel van dynamisch verkeersmanagement worden beheerst dan wel gericht worden gestuurd door dosering van het verkeer. Dit impliceert een zekere mate van congestie maar geeft geen hinder voor aanwonenden.

3.1.2 Milieu

Deze paragraaf geeft een beschouwing over de mate waarin de in het MER-Uithoorn beschreven verkeersafhankelijke milieueffecten veranderen indien uitgegaan wordt van de actuele uitgangspunten. Daarnaast wordt bekeken of deze verandering gevolgen heeft voor de beoordeling vanuit milieukundig oogpunt van de omleggingsvarianten. Omdat de verkeersintensiteiten van de vier omleggingsvarianten (A, B, C en D) om Uithoorn uit het MER-Uithoorn weinig van elkaar verschillen is gekozen om bij deze beschouwing uit te gaan van voorkeursvariant B.

Nulalternatief (jaar 2010)

Vergelijking van het nulalternatief (geen omlegging) uit het MER-Uithoorn met die uit het MER-Aalsmeer laat zien dat de etmaalintensiteit van het verkeer op de bestaande N201 met 12% tot 35% stijgt (bijlage 1, tabel 3). De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is sterk gerelateerd aan het aantal gereden voertuigkilometers (verkeersintensiteit x afstand). Omdat alleen de verkeersintensiteit verandert en de weglengte gelijk blijft, zijn de eerder genoemde indices ook een maat voor de toename van de uitstoot.

Ook de geluidbelasting ligt hoger dan voorspeld in het MER-Uithoorn. Uit berekeningen op basis van de nieuwe etmaalintensiteiten (bijlage 1, tabel 4) blijkt de geluidbelasting in de bebouwde kom 0,5 tot 1,3 dB(A) hoger te liggen, afhankelijk van het wegvak. Buiten de bebouwde kom wordt het akoestisch ruimtebeslag groter als gevolg van de verschuiving van de poldercontouren met enkele tientallen meters.

De conclusie is dat de milieuhinder in de bebouwde kom bij de actuele uitgangspunten groter is dan in het MER-Uithoorn staat beschreven en dat de noodzaak om tot een oplossing te komen dus nog duidelijker wordt.

Omleggingsalternatief (2010)

Tabel 4 (bijlage 1) geeft een overzicht van de veranderingen die optreden op de wegvakken uit het MER-Uithoorn, zowel voor het basisscenario (vastgesteld beleid) als voor het 'doorkijkscenario' c (extra bedrijventerreinen rondom omlegging). Het doorkijkscenario is overigens strikt gekoppeld aan de omlegging Aalsmeer. De veranderingen zijn het gecombineerde effect van een volledige omlegging en van nieuwe (ruimtelijke) uitgangspunten. De gevolgen voor de verkeersafhankelijke milieueffecten staan hierna beschreven. De beschrijving spitst zich toe op het basisscenario. Vanwege de hogere verkeersintensiteiten treden de effecten bij scenario c in sterkere mate op.

Lucht

Ook in deze situatie blijft de weglengte van de beschouwde varianten gelijk en zijn de *gepresenteerde verkeersindices dus een maat voor de verandering in de uitstoot*. Op de meeste wegvakken is de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen groter dan in het MER-Uithoorn staat beschreven. In de bebouwde kom van Uithoorn (de oude N201) ligt de uitstoot 20% tot 40% hoger. Op de wegvakken Irenebrug-Amstelhoek en Amstelhoek-Mijdrecht vindt juist een daling plaats van ongeveer 10%. Het omleggingwegvak Legmeerdijk-Zijdelweg springt er uit. Hier ligt de uitstoot ongeveer 80% hoger dan aangegeven in het MER-Uithoorn. Er is overigens geen verschil in de ligging van dit wegvak tussen de varianten. De veranderingen hebben geen gevolgen voor de beoordeling van de varianten vanuit het aspect 'lucht' omdat ze bij iedere variant in gelijke mate plaatsvinden.

Geluid

Verstoring weidevogels

De omlegging Uithoorn doorsnijdt de weidevogelconcentraties in de Bovenkerkerpolder en de

Polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij. De grootte van de storingszone is afhankelijk van de ligging van de omlegging ten opzichte van het concentratiegebied en verschilt dus per variant. Volgens het MER-Uithoorn heeft variant A veruit de grootste storingszone (100 ha.), gevolgd door varianten B en D (65 ha.) en C (60 ha.). De nieuwe uitgangspunten leiden nauwelijks tot verhoging van de geluidsbelasting op het omleggingtraject Zijdelweg – aansluiting op de huidige N201. Daarmee is er geen sprake van een grotere verstoring van de weidevogelconcentraties.

Stiltegebieden

In het studiegebied van het MER-Uithoorn liggen de stiltegebieden Bovenkerkerpolder, Rondehoop en Botshol. Het MER-Uithoorn geeft aan dat ieder omleggingsalternatief een negatief effect heeft op het stiltegebied Bovenkerkerpolder. De mate waarin hangt af van de ligging ten opzichte van het stiltegebied. Variant A ligt het dichtst bij en tast het stiltegebied dus het meest aan, gevolgd door variant B/D en variant C. Voor het stiltegebied Botshol is sprake van een lichte beïnvloeding maar deze is voor iedere variant gelijk. Het stiltegebied De Rondehoop valt buiten het invloedsgebied. De hogere verkeersprognoses als gevolg van de actuele uitgangspunten versterken het negatieve effect op de Bovenkerkerpolder. Voor de onderlinge beoordeling van de varianten heeft dit echter geen gevolgen.

Geluidsbelasting

In de bebouwde kom van Uithoorn is de geluidsbelasting 1 tot 1,5 d(B)A hoger dan voorzien in het MER-Uithoorn (bijlage 1, tabel 7). Aandachtspunt is het omleggingwegvak Legmeerdijk-Zijdelweg dat ten noorden van de woningbouwlocatie Legmeer-West loopt. De geluidsbelasting is daar 2,7 d(B)A hoger en de 50 d(B)A-contour ligt op 375 meter van de wegas. Mogelijk moeten er

geluidwerende voorzieningen worden getroffen. Er bestaat geen onderscheid tussen de varianten omdat de ligging van dit wegvak in alle varianten gelijk is.

Akoestisch ruimtebeslag

Het akoestisch ruimtebeslag wordt bepaald door de afstand tussen de wegas en de 50 d(B)A-poldercontour. Deze afstand neemt eveneens toe of af met de verkeersintensiteit. Tabel 7 geeft een overzicht van de verschillen met het MER-Uithoorn. Omdat deze verandering voor iedere variant in gelijke mate optreedt, blijft de onderlinge beoordeling gelijk.

Conclusie

De actuele uitgangspunten leiden niet tot een andere onderlinge beoordeling van de omleggingvarianten A, B, C en D vanuit de milieuaspecten lucht en geluid.

3.2 MER-N201/A4

3.2.1 Verkeer

Uitgangspunten

De voornaamste verschillen tussen de uitgangspunten van het MER-Aalsmeer en het MER-N201/A4 zijn:

■ **inwoners**

De verschillen tussen het MER-Aalsmeer (basisscenario) en het MER-N201/A4 (scenario 2010+) beperken zich tot de verschillen in de gemeenten De Ronde Venen en de woningbouw in Aalsmeer in Oostende, die ook al bij de behandeling van het MER-Uithoorn zijn geschetst. Ook het verschil in locatie van de nieuwbouw in Uithoorn (Legmeer-West in plaats van Meerwijk-West en -Oost) is nu aanwezig.

■ arbeidsplaatsen

In de ontwikkeling van de werkgelegenheid zijn de voornaamste verschillen een iets sterkere ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen bij de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer en de ontwikkeling van een bedrijventerrein in Legmeer-West, tussen de VBA en Uithoorn.

De verschillen tussen het scenario c en het basis-scenario uit het MER-Aalsmeer hebben alleen betrekking op de ontwikkeling van de werkgelegenheid. De inwonertallen zijn gelijk aan het basisscenario.

■ infrastructuur

Het nulalternatief uit het MER-Aalsmeer gaat uit van een verbinding tussen de Weg om de Noord en de A5/A4 (de Link) en dat de Bennebroekerweg is aangesloten op de A4. In het MER-N201/A4 is dat variant 4a. Een vergelijking van het nulalternatief van het MER-Aalsmeer met het nulalternatief uit het MER-N201/A4 is dus niet rechtstreeks mogelijk. Het nulalternatief uit het MER-Aalsmeer moet dus vergeleken worden met deze variant 4a uit het MER N201/A4. In het MER-Aalsmeer is daarnaast geen rekening gehouden met de Westrandweg.

In bijlage 1, de tabellen 1 en 2, zijn de gehanteerde aantallen inwoners en arbeidsplaatsen gegeven voor zowel het basisscenario uit het MER-N201/A4, als het basisscenario en scenario c uit het MER-Aalsmeer.

Effecten

Effecten basisscenario voor MER-N201/A4

Zoals hiervoor vermeld, is het nulalternatief van het MER-Aalsmeer vergeleken met variant 4a van het MER-N201/A4. Vergelijkbare verschillen in effecten ten gevolge van de andere uitgangspunten zouden evenwel ook gevonden zijn, als er wel een directe vergelijking tussen de nulalternatieven van

de beide MER's mogelijk was geweest. De verschillen in inwoners en werkgelegenheid vallen namelijk buiten het directe studiegebied van het MER-N201/A4. De invloed binnen dit studiegebied is daarom beperkt. Het effect van wel of geen omlegging maakt bijvoorbeeld niet zoveel uit, omdat het verkeer in de west-oost richting en omgekeerd zowel met als zonder omlegging Aalsmeer en Uithoorn de N201 tussen de Fokkerweg en de A4 zal gebruiken. Daarnaast zal het wel of niet treffen van bepaalde maatregelen, die bij de diverse varianten van het MER-N201/A4 genoemd worden om de doorstroming op de N201 te verbeteren, bepaalde routekeuze-effecten met zich meebrengen. Indien de verkeersintensiteit op bepaalde wegvakken iets hoger zal zijn ten gevolge van andere aantallen inwoners en arbeidsplaatsen kiest dat extra verkeer dezelfde alternatieve routes die ook al geschetst worden in het MER-N201/A4. De procentuele verandering blijft gelijk, ook voor het nulalternatief.

In tabel 8 (bijlage 1) zijn de effecten op een aantal belangrijke wegen voor het MER-N201/A4 als indices weergegeven. De indices geven de verandering in intensiteit op het betreffende wegvak weer; in principe dus tussen het nulalternatief van het basisscenario uit het MER-Aalsmeer met variant 4a van het MER-N201/A4.

In tabel 8 is te zien dat de effecten zeer beperkt zijn. Een groot deel van de extra verplaatsingen die het gevolg zijn van meer inwoners en arbeidsplaatsen in Aalsmeer en Uithoorn vinden met name plaats tussen de gebieden waar die extra inwoners komen en de gebieden waar de werkgelegenheid extra ontwikkeld wordt. Daarnaast is de toename in intensiteit op de in de tabel beschouwde wegen zo gering (in de orde van de grootte van enkele tientallen motorvoertuigen in de spitsuren) en ligt met name op de A4 de

intensiteit al zo hoog dat het procentuele verschil in feite bijna wegvalt.

Alleen op de N201 zijn duidelijke verschillen te zien, met name op het wegvak richting Aalsmeer. Dit komt omdat het wegvak onderdeel uitmaakt van de route naar Aalsmeer en Uithoorn vice versa. Vooral het verkeer uit de omgeving Haarlemmermeer en Haarlem maakt gebruik van deze route.

Effecten scenario c van het MER-Aalsmeer

De veranderingen in scenario c ten opzichte van de uitgangspunten van het MER-N201 / A4 zijn veel groter dan de verschillen tussen het MER-N201 / A4 en het basisscenario uit het MER-Aalsmeer. Het verschil tussen het MER-N201 / A4 en scenario c met betrekking tot het aantal arbeidsplaatsen is enorm, terwijl het verschil in inwoners gelijk blijft. Dat deze grote verschillen meer effect hebben op de intensiteiten op de beschouwde wegvakken mag dan ook duidelijk zijn. In tabel 9 zijn de indices voor de verschillen weergegeven.

De verschillen in intensiteit in de spitsuren bedraagt nu maximaal 2.000 motorvoertuigen voor beide rijrichtingen samen. Op etmaalbasis betekent dit een toename van ongeveer 10.000 motorvoertuigen tot ongeveer 190.000 motorvoertuigen per etmaal op het drukste deel van de A4 ter hoogte van de Bennebroekerweg.

Ook nu wordt met name de N201 procentueel veel meer gebruikt. De grote uitbreidingen van de bedrijventerreinen, die voorzien zijn in scenario c, betreffen het gehele Schipholterrein, Beukenhorst-Oost Oost, Kruisweg-Zuid en Schiphol-Rijk. Deze gebieden worden vooral ontsloten via de N201. Door deze ontwikkelingen zal de druk op het knooppunt N201 / A4 in de huidige vorm alleen maar groter worden, waardoor de congestietijden die voertuigen hier ondervinden in het nul-alternatief behoorlijk toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Evenals bij de vergelijking van de verkeerskundige effecten van het basisscenario ten opzichte van de uitgangspunten bij het MER-N201 / A4 geldt nu dat de indices in principe gelden voor alle varianten van het MER-N201 / A4. Dit betekent dat ook de intensiteits- / capaciteitsverhouding per wegvak met dit percentage zullen veranderen. De capaciteit van het wegvak blijft bij elke variant uit het MER-N201 / A4 gelijk, de intensiteit neemt met het genoemde percentage toe. De verhouding tussen intensiteit en capaciteit verandert daarmee in dezelfde mate.

3.2.2 Milieu

Uitgaande van het basisscenario zijn de verkeersintensiteiten gelijk of vrijwel gelijk aan die uit het MER-N201 / A4 (zie tabel 8). Dit geldt voor iedere variant. De uitstoot van verontreinigende stoffen en van geluid verandert dan ook nauwelijks. Bij het doorkijkscenario c is wel sprake van een toename in verkeersintensiteit (tabel 9). Deze procentuele toename treedt in alle varianten in ongeveer dezelfde mate op. De stijging is het grootst op de wegvakken van de N201 aan weerszijde van de A4 (ca. 25%). Op deze wegvakken ligt de uitstoot van verontreinigende stoffen eveneens ca. 25% hoger en de extra geluidsbelasting bedraagt ca. 1 dB(A). Gezien het ontbreken van weidevogelconcentraties rondom de aansluiting leidt dit niet tot extra verstoring.

De milieueffectrapportages zijn opgesteld om de milieueffecten te laten meewegen in de besluitvorming over de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn en over een oplossing voor de aansluiting van de N201 op de A4. Het eerste ruimtelijke besluit in de procedure die moet leiden tot deze maatregelen is een streekplanbesluit. Voor de provincie Noord-Holland vallen alle voorgenoemde maatregelen in het streekplangebied voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) uit 1987. Deels vallen deze maatregelen in het herziene deel van dit streekplan, de zogenaamde partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol uit december 1995. Omdat in het streekplan al wordt uitgegaan van een oplossing voor de verkeersproblematiek van de aansluiting van de N201 op de A4 en ook van een omlegging om Uithoorn, gaat het hier om een uitwerking van het streekplan. Voor de omlegging Aalsmeer is een partiële herziening van het streekplan ANZKG nodig, omdat de omlegging Aalsmeer in het streekplan niet is voorzien.

In de provincie Utrecht is de omlegging al in het streekplan opgenomen. Hier kan volstaan worden met een tracébesluit.

De partiële herziening voor de omlegging Aalsmeer, het uitwerkingsplan voor N201/A4 en het uitwerkingsplan/tracébesluit voor de omlegging Uithoorn liggen samen met de milieueffectrapportages die zijn opgesteld voor de besluiten ter inzage. Tegelijkertijd ligt deze notitie, 'De milieueffectrapportages in de corridor N201', ter inzage. De gemeenten verwerken de provinciale besluitvorming in bestemmingsplannen. In die bestemmingsplannen is naast de weg ook de aanleg van bedrijventerreinen voorzien. Voor de bedrijventerreinen in Aalsmeer en Amstelveen is inmiddels een milieueffectrapportage gestart. Het huidige het streekplan ANZKG staat de ontwikkeling van deze bedrijven-

terreinen niet toe. Voordat de bestemmingsplannen kunnen worden goedgekeurd moet er dan ook een afwijkingsprocedure van het streekplan worden doorlopen.

Inmiddels werkt de Provincie Noord-Holland aan een nieuw streekplan Noord-Holland Zuid. Dit nieuwe streekplan omvat de huidige streekplannen Kennemerland, ANZKG en Gooi en Vechtstreek. De omlegging Aalsmeer/Uithoorn en de oplossing voor de knoop N201/A4 zijn uitgangspunt voor het streekplan. Dat geldt ook voor de bedrijventerreinen rond de weg. De Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV) is bouwsteen voor het streekplan, dat wil zeggen dat bij het opstellen van het streekplan de IGGV wordt betrokken.

■
■
■
■
■
■
Bijlagen

Tabel 1 Inwoners en Arbeidsplaatsen per gemeente

Gemeente	MER							
	Uithoorn		A4/N201		Aalsmeer basissc.		Aalsmeer sc. c	
	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl
Aalsmeer	23.268	16.000	23.474	16.476	27.447	17.091	27.447	24.011
Amstelveen	74.084	33.800	74.099	35.501	74.099	35.501	74.099	37.932
Regio Amsterdam	878.015	426.825	872.367	480.758	872.367	480.758	872.367	517.542
De Ronde Venen	29.901	10.901	30.302	15.150	37.629	15.150	37.629	15.150
Haarlemmermeer	146.626	124.775	149.727	146.167	149.727	146.167	149.727	173.114
Uithoorn	28.177	10.000	28.426	10.300	28.424	12.637	28.424	12.637
Totaal	1.180.071	622.301	1.178.395	704.352	1.189.693	707.304	1.189.693	780.386

Tabel 2 Verschillen Inwoners en Arbeidsplaatsen in vergelijking met MER Aalsmeer

Gemeente	MER Aalsmeer basisscenario				MER Aalsmeer scenario c			
	t.o.v. MER Uithoorn		t.o.v. MER A4/N201		t.o.v. MER Uithoorn		t.o.v. MER A4/N201	
	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl	Inwoners	Arb.pl
Aalsmeer	4.179	1.091	3.973	615	4.179	8.011	3.973	7.535
Amstelveen	0	1.701	0	0	0	4.132	0	2.430
Regio Amsterdam	-5.648	53.933	0	0	-5.648	90.717	0	36.784
De Ronde Venen	7.728	4.249	7.327	0	7.728	4.249	7.327	0
Haarlemmermeer	3.101	21.392	0	0	3.101	48.339	0	26.947
Uithoorn	247	2.637	0	2.337	247	2.637	0	2.337
Totaal	9.607	85.003	11.300	2.952	9.607	158.085	11.300	76.033

Tabel 3 Ontwikkeling van de verkeersintensiteiten ten gevolge van extra ontwikkeling inwoners/werkgelegenheid, 0-alternatief MER-Uithoorn in vergelijking met 0-alternatief MER-Aalsmeer (volgens basisscenario Aalsmeer)

Wegvak	Van	Tot	0-alternatief		
			MER-Uithoorn	MER-Aalsmeer	Index
'oude' N201	Legmeerdijk	Noorddammerweg	23.900	29.100	122
'oude' N201	Noorddammerweg	Zijdelweg	28.400	31.800	112
'oude' N201	Zijdelweg	Irenebrug	23.900	28.100	118
'oude' N201	Irenebrug	Amstelhoek	29.500	34.600	117
'oude' N201	Amstelhoek	Mijdrecht	23.400	28.100	120
'oude' N201	Mijdrecht	Omlegging	21.300	28.700	135
'oude' N201	Omlegging	N212	21.300	28.700	135
N201	N212	Vinkeveen	23.100	27.300	118
N201	Vinkeveen	A2	23.100	28.600	124

Tabel 4 Effecten volledige omlegging N201 volgens het basisscenario en scenario c uit het MER-Aalsmeer ten opzichte van alleen de omlegging Uithoorn (variant B) uit het MER-Uithoorn

Wegvak	Van	Tot	Totale omlegging				
			Alleen omlegging MER-Uithoorn var B	Verandering t.o.v. var B			
				MER-Aalsmeer	MER-Uithoorn		
					Basis	Scen. c	
'oude' N201	Legmeerdijk	Noorddammerweg	15.000	18.900	22.800	126	152
'oude' N201	Noorddammerweg	Zijdelweg	17.400	21.400	25.500	123	147
'oude' N201	Zijdelweg	Irenebrug	11.600	16.300	20.400	141	176
'oude' N201	Irenebrug	Amstelhoek	20.000	17.700	25.900	89	130
'oude' N201	Amstelhoek	Mijdrecht	15.500	14.000	17.800	90	115
'oude' N201	Mijdrecht	Omlegging	11.800	17.700	19.200	150	163
'oude' N201	Omlegging	N212	24.700	28.300	27.000	115	109
N201	N212	Vinkeveen	25.800	26.800	27.100	104	105
N201	Vinkeveen	A2	25.200	29.100	27.200	115	108
Omlegging	Legmeerdijk	Zijdelweg	14.700	26.600	29.500	181	201
Omlegging	Zijdelweg	Amsterdamseweg	22.100	23.800	25.800	108	117
Omlegging	Amsterdamseweg	'oude' N201	17.900	18.300	20.900	102	117

Tabel 5 Verandering in intensiteit bij volledige omlegging ten opzichte van nulalternatief MER-Aalsmeer

Wegvak	Van	Tot	0-variant	MER Aalsmeer			
				Totale omlegging		Verandering t.o.v.	
				0-variant			
				Basis	Scen. c	Basis	Scen. c
'oude' N201	Legmeerdijk	Noorddammerweg	29.100	18.900	22.800	65	78
'oude' N201	Noorddammerweg	Zijdelweg	31.800	21.400	25.500	67	80
'oude' N201	Zijdelweg	Irenebrug	28.100	16.300	20.400	58	73
'oude' N201	Irenebrug	Amstelhoek	34.600	17.700	25.900	51	75
'oude' N201	Amstelhoek	Mijdrecht	28.100	14.000	17.800	50	63
'oude' N201	Mijdrecht	Omlegging	28.700	17.700	19.200	62	67
'oude' N201	Omlegging	N212	28.700	28.300	27.000	99	94
N201	N212	Vinkeveen	27.300	26.800	27.100	98	99
N201	Vinkeveen	A2	28.600	29.100	27.200	102	95
Omlegging	Legmeerdijk	Zijdelweg	0	26.600	29.500		
Omlegging	Zijdelweg	Amsterdamseweg	0	23.800	25.800		
Omlegging	Amsterdamseweg	'oude' N201	0	18.300	20.900		

Tabel 6 Nulalternatief: verandering geluidbelasting en contourafstand t.o.v. MER-Uithoorn (DAB met aftrek ex artikel 103 Wgh)

Wegvak	Verandering Laeq in dB(A)	Verandering R 50 dB(A)- contour (in meters)
Legmeerdijk-Noorddammerweg	+0,9	+40
Noorddammerweg-Zijdelweg	+0,5	+20
Zijdelweg-Irenebrug	+0,7	
Irenebrug-Amstelhoek	+0,7	
Amstelhoek-Mijdrecht	+0,8	+35
Mijdrecht-aansluiting Omlegging	+1,3	+35
Aansluiting Omlegging-N212	+1,3	+35

Tabel 7 Omleggingsalternatief: verandering geluidbelasting en contourafstand t.o.v. MER-Uithoorn (DAB met aftrek ex artikel 103 Wgh)

Wegvak	Basisscenario		Scenario c	
	Verandering	Verandering R	Verandering	Verandering R
	L _{Aeq} in dB(A)	50dB(A)-contour in meters	L _{Aeq} in dB(A)	50dB(A)-contour in meters
Legmeerdijk-Noorddammer-weg	+1,1	+40	+1,8	+65
Noorddammer-weg-Zijdelweg	+1	+35	+1,7	+65
Zijdelweg-Irenebrug	+1,5		+2,5	
Irenebrug-Amstelhoek	-0,5		+1,1	
Amstelhoek-Mijdrecht	-0,5	-20	+0,7	+25
Mijdrecht-Aansluiting omlegging	+1,8	+60	+2,1	+80
Aansluiting omlegging-N212	+0,6	+25	+0,4	+15
Legmeerdijk-Zijdelweg (omlegging)	+2,7	+115	+3,1	+135
Zijdelweg-Amsterdamse-weg (omlegging)	+0,4	+15	+0,6	+25
Amsterdamse-weg-Oude N201 (omlegging)	nihil	nihil	+0,6	+25

Tabel 8 Indices effecten basisscenario MER-Aalsmeer ten opzichte van de uitgangspunten MER N201/A4

Wegvak	Van	Tot	Index
A4	N207	Bennebroekerweg	100
A4	ter hoogte van	Bennebroekerweg	100
A4	Bennebroekerweg	N201	100
A4	ter hoogte van	N201	100
A4	A5	Link	100
A4	Link	Afrit Schiphol	100
A5	A4	Link	100
A5	Link	A9	101
N201	Rijnlanderweg	A4	103
N201	A4	Aalsmeerderdijk	105

Tabel 9 Indices intensiteitontwikkeling scenario c ten opzichte van de uitgangspunten MER N201/A4

Wegvak	Van	Tot	Index
A4	N207	Bennebroekerweg	106
A4	ter hoogte van	Bennebroekerweg	104
A4	Bennebroekerweg	N201	107
A4	ter hoogte van	N201	106
A4	A5	Link	107
A4	Link	Afrit Schiphol	106
A5	A4	Link	103
A5	Link	A9	106
N201	Rijnlanderweg	A4	125
N201	A4	Aalsmeerderdijk	122

Verkeerskundige effecten op afzonderlijke wegvakken

Analysemethode MER-Uithoorn

Met behulp van het verkeersmodel dat is gebruikt voor het MER-Aalsmeer is een analyse uitgevoerd van de te verwachten effecten van de nieuwe uitgangspunten op de verkeersintensiteiten op de wegvakken die in het MER-Uithoorn zijn vermeld. De analyse is verricht na omrekening van de ochtendspitsuurintensiteiten uit het MER-Aalsmeer naar etmaalintensiteiten en deze te vergelijken met de etmaalintensiteiten uit het MER-Uithoorn.

De omrekening van ochtendspits naar etmaal is gebaseerd op recente mechanische uurtellingen op een aantal wegvakken in het studiegebied. Voor de wegvakken waar geen gegevens van bekend zijn, is gebruik gemaakt van een qua functie en uitvoering (stroomweg, ontsluitingsweg) vergelijkbaar wegvak waarvan wel gegevens bekend zijn.

Van de volgende 3 varianten uit het MER-Aalsmeer zijn de ochtendspitsuurintensiteiten omgerekend: de nulvariant, een variant met een totale omlegging met het basisscenario en een variant met totale omlegging bij scenario c.

Opvallende verschillen

De tabellen 3 en 4 (bijlage 1) laten zien dat er een aantal opvallende verschillen zijn tussen het MER-Uithoorn en het MER-Aalsmeer.

Allereerst de grote toename die verwacht wordt op het deel van de huidige N201 tussen de Zijdelweg en de Irenebrug. Ten gevolge van de ontwikkeling van extra woningbouw en werkgelegenheid, volgens het basisscenario uit de MER-Aalsmeer, neemt de intensiteit op dit weggedeelte zonder omlegging toe met 18%. De toename bij een volledige omlegging, basisscenario en volledige omlegging volgens het MER-Aalsmeer, is ruim

40% in vergelijking met het MER-Uithoorn (alleen de omlegging Uithoorn). Een grotere toename, terwijl een kleinere toename te verwachten is. Immers bij een volledige omlegging kiest men eerder voor een route via de omlegging (het oponthoud binnen Aalsmeer kan vermeden worden), waardoor de intensiteit binnen Uithoorn op de bestaande N201 zal dalen. Kennelijk neemt bij de nieuwe uitgangspunten volgens het MER-Aalsmeer de omlegging minder verkeer over van de huidige N201 dan in het MER-Uithoorn is berekend: 42% in de MER-Aalsmeer en volgens het MER-Uithoorn ongeveer 52%. Dit verschil is een combinatie van een aantal effecten:

- Het grootste verschil wordt veroorzaakt door een andere routekeuze, die het gevolg is van een andere inrichting van de verbindingswegen tussen de bestaande N201 en de omlegging. Bij het MER-Uithoorn is uitgegaan van herinrichting van de verbindingswegen (de Zijdelweg en de Thamerlaan/Amstelweg): de snelheid op deze wegvakken is teruggebracht. In het MER-Aalsmeer zijn geen extra voorzieningen meegenomen voor de verbindingswegen binnen Uithoorn tussen de huidige N201 en de omlegging en is ook de Middenweg niet aangesloten op de omlegging. Het gevolg is dat in het MER-Uithoorn verkeer van en naar de woon- en werkgebieden ten zuiden van de bestaande N201 (met name Meerwijk-Oost) een route kiest via de bestaande N201 richting Mijdrecht en dan via de verbindingsweg naar de Omlegging (en vervolgens verder richting Aalsmeer/Amstelveen/Amsterdam). Bij het MER-Aalsmeer kiest dit verkeer een route via de bestaande N201 richting Aalsmeer. Er wordt nu dus door het verkeer vanuit Meerwijk-Oost vanuit het zuiden linksaf aangehouden, terwijl bij het MER Omlegging Uithoorn dit verkeer rechtsaf slaat.

- Daarnaast is het MER-Uithoorn gebaseerd op een verkeersmodel waarin geen rekening werd gehouden met congestie-effecten. Al het verkeer op een bepaalde herkomst-bestemmingsrelatie kiest de kortste route in tijd. Dit is in de praktijk niet altijd het geval. Er worden ook alternatieve routes gebruikt. Bij het opstellen van het MER-Aalsmeer is wel gebruik gemaakt van een model waarmee rekening gehouden wordt met de beschikbaarheid van alternatieve routes op het routekeuzegedrag van automobilisten. Naast de route via de omlegging wordt ook de alternatieve route via de bestaande N201 door Uithoorn door een aantal relaties gebruikt.
- Tenslotte blijkt dat met name de extra ontwikkelingen in inwoneraantallen en werkgelegenheid gevolgen hebben voor het gebruik van de omlegging: op het gedeelte van de omlegging tussen Zijdelweg en Legmeerdijk dreigt de capaciteit in de spits tekort te schieten. Dit gedeelte van de omlegging is voorzien als een weg met één rijstrook per richting (of 2x2???????). Door het dreigende capaciteitstekort neemt de reistijd op de omlegging op dit wegvak toe. Automobilisten van en naar de kern Uithoorn kiezen daarom weer veel meer voor de bestaande N201 en vervolgens via de Legmeerdijk naar de omlegging.

Het indexcijfer van 141 voor het wegvak Zijdelweg-Irenebrug moet ook gerelativeerd worden, omdat de absolute omvang in verandering vrij klein is. Als gevolg van de omlegging daalt bij variant B (MER-Uithoorn) het gebruik van de bestaande N201 op een gemiddelde werkdag met 12.300 motorvoertuigen; bij een volledige omlegging (volgens de MER-Aalsmeer) met 11.800 motorvoertuigen. Opmerkelijk is ook dat bij de toenemende werkgelegenheid het gebruik van de bestaande

N201 tussen omlegging en de N212 licht afneemt ten opzichte van scenario met volledige omlegging. De verklaring is dat door de extra werkgelegenheid ten noorden van Aalsmeer en in Haarlemmermeer de woon-werkbalans verandert: op lange termijn zoeken meer inwoners van Mijdrecht in westelijke richting hun werk en minder in oostelijke.

Op het wegvak van de bestaande N201 tussen de Irenebrug en Mijdrecht is de verkeersintensiteit in het basisscenario van het MER- Aalsmeer lager dan in variant B van het MER-Uithoorn. De verklaring moet gedeeltelijk ook bij de boven beschreven effecten van routekeuze gezocht worden. De index van 90 (zie bijlage 1, tabel 4) is een optelsom van verschillende effecten:

- allereerst het effect van meer verkeer ten gevolge van inwoners en arbeidsplaatsen en minder verkeer doordat dit deel van de N201 minder gebruikt wordt door het verkeer van en naar Meerwijk-Oost;
- daarnaast blijkt uit de analyses dat bij het MER-Uithoorn op een flink aantal relaties tussen Mijdrecht enerzijds en Aalsmeer en verder anderzijds het verkeer een route kiest via de bestaande N201. Bij alleen een omlegging om Uithoorn is het alternatief via de omlegging en weer terug naar de bestaande N201 via de Legmeerdijk langer dan de route via de huidige N201. Bij een volledige omlegging weegt het tijdvoordeel dat gehaald wordt op de omlegging Aalsmeer op tegen het tijdverlies dat geleden wordt binnen Uithoorn, Aalsmeer en het deel van de omlegging tussen Zijdelweg en Legmeerdijk. Daarom kiest verkeer van en naar Mijdrecht bij een volledige omlegging eerder de omlegging dan bij alleen een omlegging Uithoorn. Dit veroorzaakt weer een afname van het verkeer op de bestaande N201 tussen Mijdrecht en de Irenebrug. De extra toename op het wegvak Mijdrecht/

aansluiting omlegging duidt hier ook op. Op dit wegvak neemt het gebruik bij totale omlegging toe, terwijl op het wegvak net ten oosten van de aansluiting de toename ten opzichte van variant B geheel is toe te schrijven aan de extra ontwikkelingen met betrekking tot inwoners en werkgelegenheid.

■ **Analysemethode MER N201/A4**

Voor de vergelijking van het MER Omlegging Aalsmeer met het MER-N201/A4 is in grote lijnen dezelfde methode gebruikt als bij de vergelijking met het MER-Uithoorn.

Aangezien voor zowel het MER-Aalsmeer als het MER-N201/A4 gegevens over de verkeerskundige effecten aanwezig zijn voor de ochtendspits is daarom de vergelijking beperkt gebleven tot de ochtendspits, onder de aanname dat effecten die gevonden worden voor de ochtendspits in principe ook gelden voor een gemiddelde werkdag.

Colofon

Uitgave

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

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
Bureau Verkeer en Vervoer

Afbeeldingen en foto's (omslag)

Provincie Noord-Holland
tenzij anders vermeld

Grafische verzorging

Facilitair Bedrijf
Bureau MediaProductie

Papier

Greencoat mat 75% recycled

Oplage

600 exemplaren

Haarlem, juni 2001

Namenkaart



■ ■ ■ ■ ■ Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem