

1384-66

## **Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek**

Samenvatting bij het MER voor de omlegging Uithoorn-Oost  
van de N201



# **Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek**

Samenvatting bij het MER voor de omlegging Uithoorn-Oost  
van de N201



Definitief

Provincie Utrecht  
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

Grontmij Nederland bv  
Houten, maart 2005

# Verantwoording

Titel : Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek  
Projectnummer : 147973  
Documentnummer : 13/99052528/HO  
Revisie : D1  
Datum : Februari 2005

Auteur(s) : Hetty van Voorden – van Oorschoot, Mieke Voskens-Drijver  
e-mail adres : mieke.voskens@grontmij.nl  
Gecontroleerd : Mevrouw ir. M.E. Voskens-Drijver  
Paraaf gecontroleerd :   
Goedgekeurd : Drs. R.J. Jonker  
Paraaf goedgekeurd : 

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Achtergronden project N201 .....	4
1.2	Opzet MER .....	4
2	Probleem en doel.....	6
2.1	Probleem.....	6
2.2	Doel van de omlegging.....	6
3	Alternatieven .....	7
4	Effecten.....	12
4.1	Algemeen .....	12
4.2	Effecten op verkeer en vervoer .....	14
4.3	Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie .....	14
4.4	Effecten op bodem en (grondwater) .....	15
4.5	Effecten op natuur .....	16
4.6	Effecten op lucht, geluid en trillingen .....	16
4.6.1	Lucht .....	16
4.6.2	Geluid.....	17
4.6.3	Trillingen .....	17
4.7	Effecten op woon-, werk- en leefmilieu.....	17
5	Afweging alternatieven en MMA .....	19
6	Leemten in kennis.....	20
6.1	Archeologie.....	20
6.2	Natuur.....	20

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergronden project N201

Al meer dan 40 jaar wordt gesproken over de omlegging van de N201 tussen de A4 in de gemeente Haarlemmermeer en de A2 bij Vinkeveen. De huidige weg doorsnijdt de woonkernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek en zorgt voor grote problemen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. In dit verband is in 1993 door provincie Utrecht en provincie Noord-Holland gezamenlijk een m.e.r.-procedure gestart voor de omleiding Uithoorn. Het betrof toen het opstellen van een MER voor een langgerekt alternatief, dat ten oosten van Mijdrecht terug zou worden geleid op de N201 (zie hoofdstuk 3, figuur 3.4). Dit MER is uitgebracht in april 1996 en wordt in deze samenvatting verder aangeduid als MER-N201-Uithoorn 1996. De m.e.r.-procedure voor het MER-N201-Uithoorn 1996 is in 2002 afgerond met een positief toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r).

In november 2002 is het Regioakkoord N201+ over het Masterplan vastgesteld. Het Masterplan bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen om de problemen op de N201 te verminderen. Eén van de maatregelen is de omlegging van de N201 ter hoogte van Aalsmeer en Uithoorn, de passage van het Amstel-Drechtkanaal (Amstel) en de aansluiting van de omlegging op de bestaande N201 in de provincie Utrecht, via een nieuw aan te leggen tracé in de gemeente De Ronde Venen.

Bij nadere uitwerking van het Masterplan bleek echter dat de financiële middelen voor uitvoering van dit plan niet toereikend zijn. Toen is een aantal versoeringsmaatregelen voorgesteld. Eén van deze maatregelen is een nieuw tracé voor de omlegging van de N201 ter hoogte van Uithoorn-Oost. Dit tracé buigt ná de passage van de Amstel (vanuit het westen) direct in zuidwestelijke richting af en wordt bij Amstelhoek op de bestaande N201 aangesloten. Dit tracé is korter dan het langgerekte tracé dat in het MER-N201-Uithoorn 1996 is onderzocht. Omdat dit nieuwe tracé in het MER van 1996 niet is behandeld, moest voor dit tracé opnieuw een MER worden opgesteld. Deze samenvatting heeft betrekking op dit nieuwe MER.

## 1.2 Opzet MER

Omdat nut en noodzaak van de omleiding van de N201 al in vorige MER-en in voldoende mate is besproken, is in het MER alleen ingegaan op de tracékeuze en de inrichting van de weg.

Daarbij is in het MER allereerst een beschrijving gegeven van de huidige situatie op het gebied van verkeer en milieu en van de toekomstige situatie in 2015, indien de omleiding niet wordt aangelegd (nulalternatief).

Omdat in de eerdere m.e.r.-procedures die in het kader van de omlegging van de N201 hebben plaats gevonden, al veel informatie naar voren is gebracht, is in dit MER niet alle informatie opnieuw opgenomen. De informatie uit het MER-N201-Uithoorn 1996 is samengevat en waar nodig geactualiseerd en aangevuld met nieuwe informatie.

Vervolgens zijn de effecten van de omlegging op gebied van verkeer en vervoer en op de milieuaspecten beschreven en beoordeeld. Het nulalternatief, dus de situatie in 2015 zonder omleiding, dient hierbij als referentie. Daarna is op basis van een kwalitatieve vergelijking en afweging van de alternatieven het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) bepaald.

Bij de omlegging Uithoorn-Oost moet de Amstel worden gekruist. De definitieve besluitvorming over de wijze waarop het tracé de Amstel zal kruisen, met een brug of aquaduct, moet nog plaatsvinden. De kruising van de omlegging met de Amstel maakt echter geen deel uit van dit MER. De reden is dat, in het kader van het MER-N201-Uithoorn 1996, de verschillende mogelijkheden voor deze kruising reeds uitgebreid zijn onderzocht.

Het doel van het MER is het aandragen van gegevens die noodzakelijk zijn om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. In dit geval dient het MER als milieukundige onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief door de gemeenteraad van De Ronde Venen.

Deze samenvatting gaat niet in op de beschrijving van de huidige situatie. De samenvatting beperkt zich tot waar het feitelijk omgaat: de effectbeschrijving en de effectvergelijking van de alternatieven, alsmede de afweging van de alternatieven die heeft geleid tot het MMA.

## 2 Probleem en doel

### 2.1 Probleem

De provinciale weg N201 loopt van Haarlem/Heemstede via Hoofddorp, Aalsmeer, Uithoorn en Mijdrecht naar Hilversum. De weg verbindt een aantal belangrijke centra van wonen en werken zowel met elkaar als met het hoofdwegennet A2 en A4. Behalve woon-werkverkeer maakt ook een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer gebruik van de N201, vanwege de aanwezigheid van Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer. De N201 is dan ook één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Op het gehele traject Aalsmeer-Vinkeveen is sprake van filevorming, waardoor de bereikbaarheid van de economische centra sterk afneemt. Tevens wordt de leefbaarheid in met name Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek sterk aangetast, omdat de N201 hier dwars door de bebouwde kom loopt. Het drukke verkeer zorgt hier voor veel geluid- en stankoverlast, verkeersonveiligheid en barrièrewerking.

Gezien de verwachte stijging van het gemotoriseerd verkeer in het jaar 2015 en de toekomstige ontwikkelingen in de regio op het gebied van economische activiteiten - uitbreiding Schiphol, Bloemenveiling Aalsmeer, ontwikkeling van bedrijventerreinen in Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Mijdrecht - en daarmee van arbeidsplaatsen en inwoners van de regio zullen de problemen in de toekomst steeds nijpender worden.

Indien er niets gebeurt aan de N201 zal in 2015 de gehele N201 tussen de aansluiting van Hoofddorp en de Amstel vaststaan, zowel in de spits als op grote delen daarbuiten. Zonder omlegging van de N201 is de ontwikkeling van de geplande bedrijventerreinen in de Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen, alsmede de ontwikkeling van noodzakelijke woningbouwlocaties niet mogelijk.

### 2.2 Doel van de omlegging

Het doel van de omlegging van de huidige N201 naar een tracé ten noordoosten van Uithoorn is:

- de veiligheid en de leefbaarheid in de kernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek te verbeteren;
- een alternatief te bieden voor de route van en naar het bedrijventerrein Uithoorn, die nu nog via de woonwijk loopt (veiligheid; route gevaarlijke stoffen);
- de bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

### 3 Alternatieven

In het MER zijn de volgende alternatieven in beschouwing genomen:

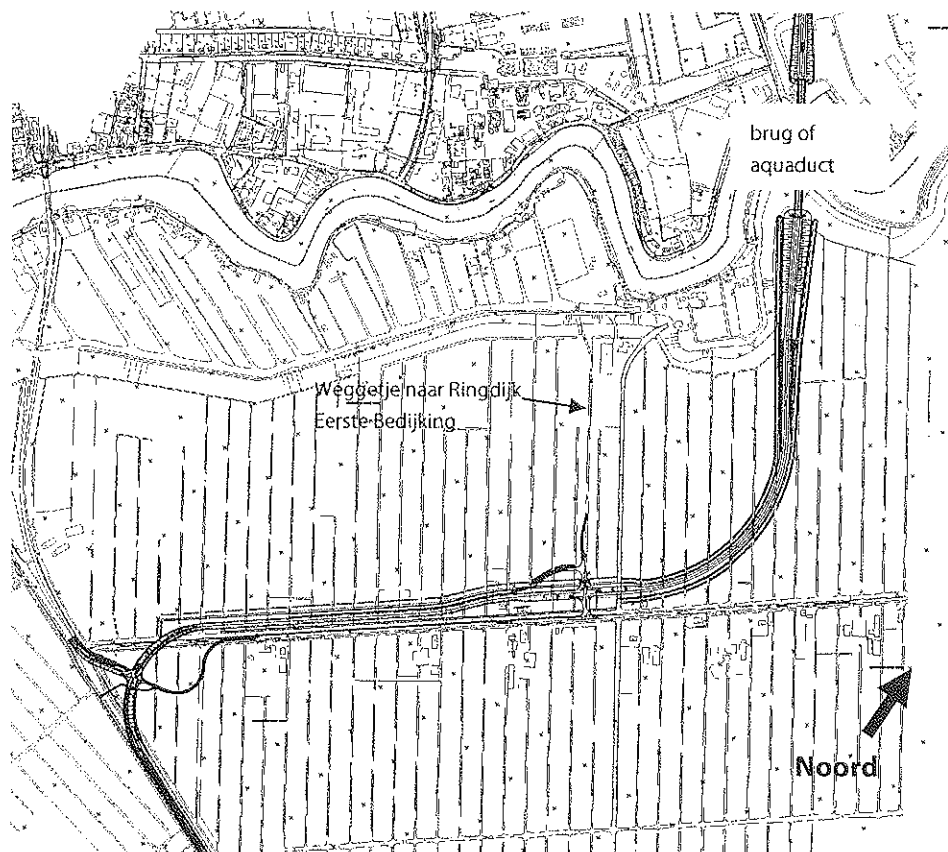
1. Nulalternatief;
2. Omleidingsalternatief volgens tracé Tien Boerenweg (alternatief A);
3. Omleidingsalternatief volgens tracé tussen de Tien Boerenweg en de Amstel (alternatief B);
4. Omleidingsalternatief volgens het Regioakkoord (alternatief R);
5. Voorkeursalternatief MER-N201-Uithoorn 1996 (langgerekt alternatief);
6. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

#### 1) Nulalternatief

Het nulalternatief komt overeen met de autonome ontwikkeling tot het jaar 2015: de weg wordt niet omgeleid en het huidige vastgestelde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid wordt uitgevoerd. De overige alternatieven worden met dit nulalternatief vergeleken.

#### 2) Omleidingsalternatief tracé Tien Boerenweg (alternatief A)

Na de kruising (vanuit het westen) van het omleidingsalternatief met de Amstel loopt het tracé door tot aan de Tien Boerenweg, alwaar het tracé direct parallel loopt aan de Tien Boerenweg tot aan de huidige N201 (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1 Alternatief A, variant 1



Bij dit alternatief zijn twee varianten mogelijk:

- Variant 1: een ligging van het tracé langs de noordwestelijke berm van de Tien Boerenweg.
- Variant 2: een ligging van het tracé langs de zuidoostelijke berm van de Tien Boerenweg.

In beide varianten moet de bestaande bebouwing met erven aan de noordwest- of zuidoost zijde van de Tien Boerenweg over een lengte van circa 1.000 m verdwijnen. Voor het terugbrengen van de geluidbelasting van de woningen komt tussen de omleiding en de Tien Boerenweg, over een lengte van circa 1.000 m, een geluidsscherm met een hoogte van 1m ten opzichte van de weg en 1.85m ten opzicht van het maaiveld. Ongeveer ter hoogte van nummer 13a en 15 van de Tien Boerenweg komt over een lengte van circa 140m een geluidsscherm met een hoogte van circa 4m ten opzichte van de weg. Tevens komen geluidsschermen aan de west- en oostzijde van de Amstelpassage.

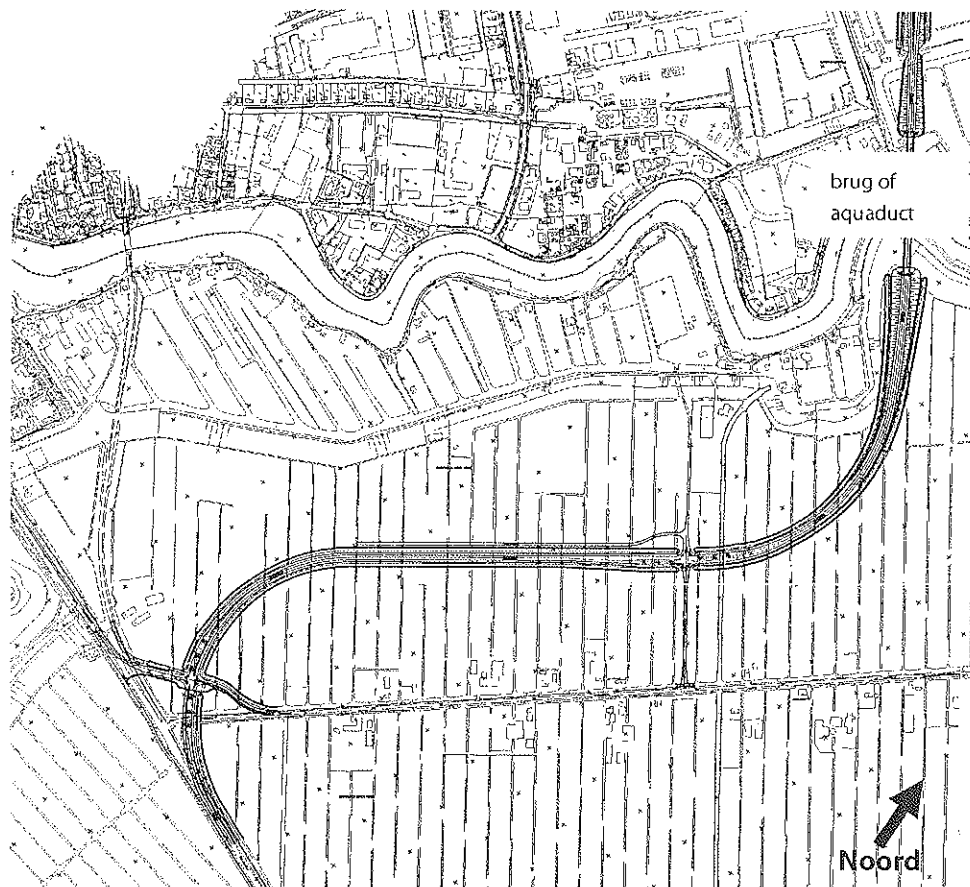
De Mijdrechtse Zuwe (bestaande N201) en de Tien Boerenweg zijn vanaf het omleidingsalternatief te bereiken via twee gelijkvloerse kruispunten. Het kruispunt met de Mijdrechtse Zuwe en de Tien Boerenweg is gelegen nabij het bestaande kruispunt van deze wegen (circa 200m ten oosten hiervan). Het kruispunt met de Tien Boerenweg is gelegen op het tracé van het weggetje naar Tien Boerenweg nummer 15b dan wel de Ringdijk Eerste Bedijking (tussen Tien Boerenweg 15 en 15a). Om alle percelen te kunnen bereiken, zal de Tien Boerenweg als ontsluitingsweg gehandhaafd blijven en is aan de andere zijde van het omleidingsalternatief, vanaf het kruispunt met de Tien Boerenweg een parallelweg gepland.

### 3) Omleidingsalternatief volgens tracé tussen de Tien Boerenweg en de Amstel (alternatief B)

Na de Amstelpassage buigt het alternatief meteen af richting de N201 en is gelegen ongeveer halverwege tussen de Tien Boerenweg en de Amstelkade (circa 250 meter ten noordwesten van de Tien Boerenweg).

Behalve bij de Amstelpassage zijn bij dit alternatief verder geen geluidsreducerende schermen nodig. Ongeveer ter hoogte van het huidige kruispunt N201 met de Tien Boerenweg, takt de omlegging weer aan op de huidige N201 (zie figuur 3.2).

De Mijdrechtse Zuwe en de Tien Boerenweg zijn vanaf het omleidingsalternatief te bereiken via twee gelijkvloerse kruispunten. Het kruispunt met de Mijdrechtse Zuwe en de Tien Boerenweg is gelegen nabij het bestaande kruispunt met de Tien Boerenweg. Het kruispunt met de Tien Boerenweg is gelegen op het tracé van het weggetje naar Tien Boerenweg nummer 15b, dan wel de Ringdijk Eerste Bedijking. Om de percelen, gelegen tussen het omleidingsalternatief B en de Ringdijk Eerste Bedijking, te kunnen bereiken is aan de westzijde van het alternatief vanaf het kruispunt met de Tien Boerenweg een parallelweg gepland.

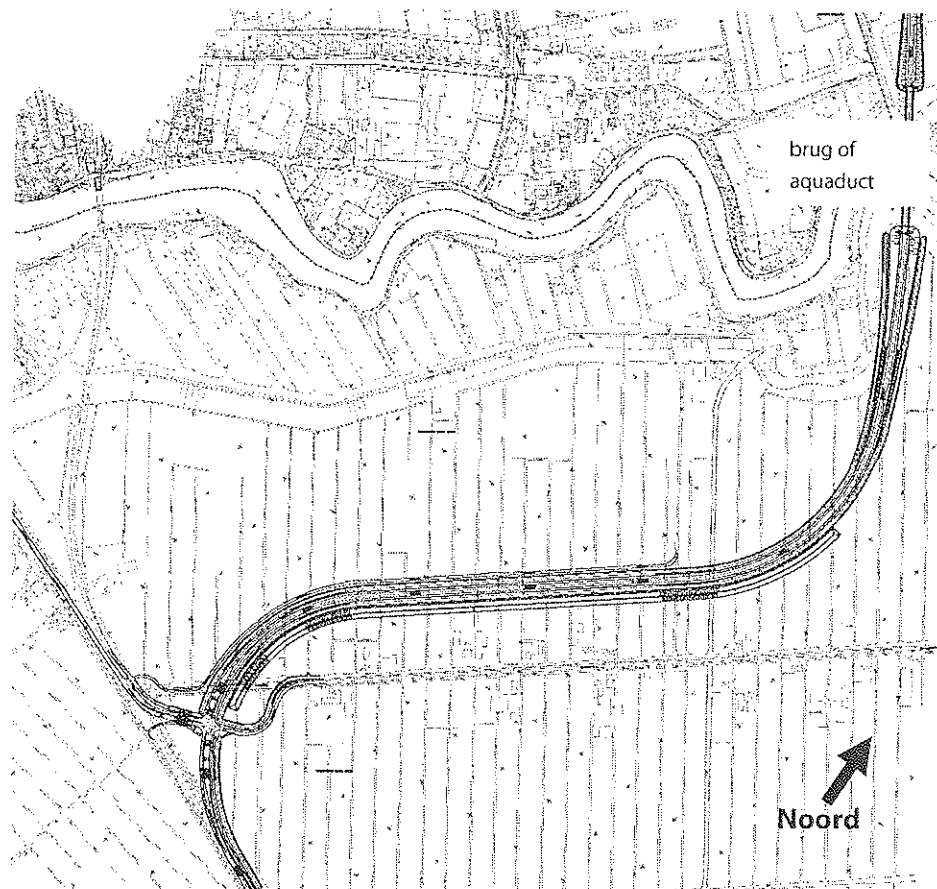


Figuur 3.2 Alternatief B

#### 4) Omleidingsalternatief volgens het Regioakkoord (alternatief R)

Na de Amstelpassage buigt het alternatief af richting de N201 en is gelegen circa 140 meter ten noordwesten van de Tien Boerenweg. Bij dit alternatief blijft de bestaande bebouwing met erven langs de Tien Boerenweg behouden. In verband met het terugbrengen van de geluidbelasting van deze woningen is tussen de omleiding en de Tien Boerenweg, over een lengte van circa 1145m een aarden wal voorzien met een hoogte van circa 2.65m ten opzichte van het maaiveld. Daarnaast komen geluidsschermen bij de Amstelpassage (zie figuur 3.3).

Ongeveer 250 meter ten oosten van het huidige kruispunt N201 met de Tien Boerenweg, takt de omlegging weer aan op de huidige N201. De Mijdrechtse Zuwe (bestaande N201) en de Tien Boerenweg zijn vanaf het omleidingsalternatief te bereiken via één gelijkvloers kruispunt. Dit kruispunt is gelegen nabij het bestaande kruispunt met de Tien Boerenweg. Om de percelen gelegen tussen het omleidingsalternatief R en de Ringdijk Eerste Bedijking te kunnen bereiken is aan de noordwestzijde van het alternatief vanaf het kruispunt met de Tien Boerenweg een parallelweg gepland.

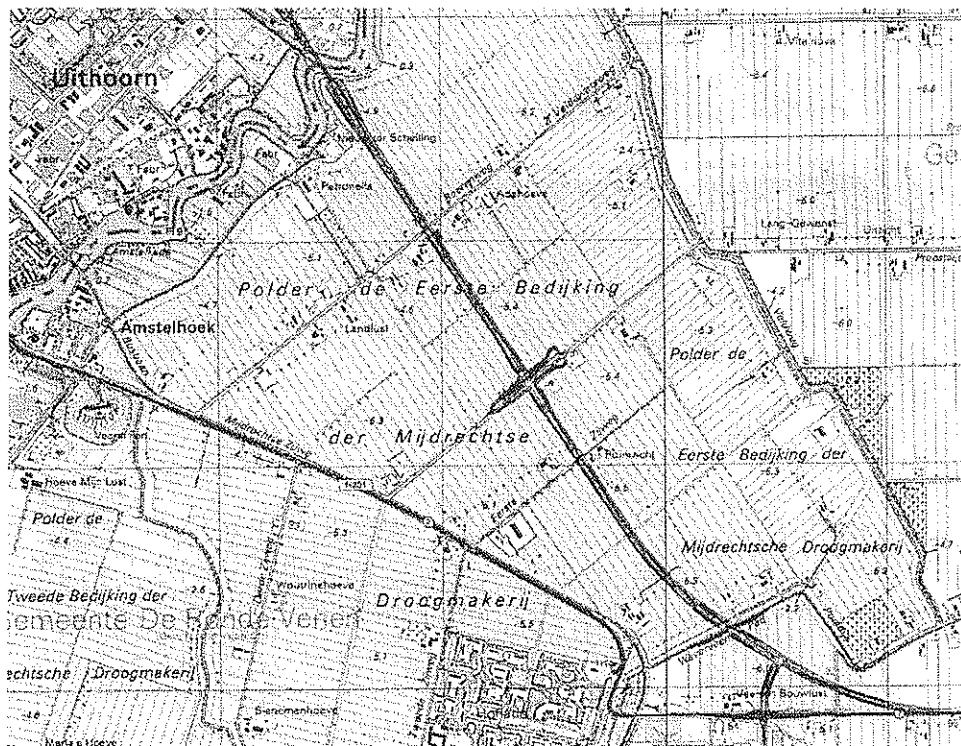


Figuur 3.3 Alternatief R

#### Maatvoering alternatieven A, B en R

Voor de alternatieven A, B en R geldt dat de maatvoering gelijk is. Het omleidingsalternatief bestaat uit 2 x 1 rijstrook van 3,25 meter breed, met een gescheiden middenberm van 0,95 meter breed. De weg is 8,3 meter breed en ligt circa 0.85 meter boven maaiveld. Het snelheidsregime bedraagt 80 km/uur.

**5) Voorkeursalternatief MER-N201-Uithoorn 1996 (langgerekt alternatief)**  
 Het voorkeursalternatief uit het MER-N201-Uithoorn 1996 buigt (vanuit het westen) voorbij Uithoorn in zuidoostelijke richting af, kruist de Amstel en loopt door de polder de Eerste Bedijking der Mijdrechse Droogmakerij om even voorbij Mijdrecht weer aan te sluiten op het bestaande tracé van de N201.



Figuur 3.4 Langgerekt alternatief

De N201 bestaat op dit traject uit één rijbaan met twee rijstroken, die zijn uitgevoerd met een moeilijk overrijdbare rijrichtingsscheiding. Het langgerekt tracé heeft binnen het Utrechtse deel één aansluiting op de lokale infrastructuur, ter plaatse van de Middenweg/Eerste Velddwarsweg (gelijkvloers). Bij de kruisingen van het tracé met de verschillende dwarswegen zijn geluidswerende schermen voorzien.

Het langzaam verkeer wikkelt zich af over het lokale wegennet. De Tien Boerenweg, de Eerste Zijweg en het Waverseensepad worden ter hoogte van de N201 afgesloten. Aan de oostzijde van de N201 worden parallelwegen aangelegd waarop de Tien Boerenweg, de Eerste Zijweg en het Waverseensepad worden aangesloten. Langzaam verkeer kan het langgerekt tracé kruisen middels een fietstunnel bij de Middenweg en een viaduct ter hoogte van het Waverseensepad.

De effecten van de alternatieven A, B en R zijn vergeleken met de effecten van dit voorkeursalternatief

#### **6) Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)**

Volgens de Wet milieubeheer is het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) “dat alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen dan wel, zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt”.

