

1019-2  
28

PROVINCIE



plan N201



ting Fokkerweg/A

Schiphol



N201/A4

Fokke

aansluiting N201/A4



hol ZO (2x3)



aansluiting N201/A4



omlegging Aalsmeer

Aalsmeer

MER/Streekplanherziening

# Omlegging N201 om Aalsmeer

N201



Startnotitie MER

PROVINCIE



*MER/Streekplanherziening*

# **Omlegging N201 om Aalsmeer**



*Startnotitie MER*

5	<b>1</b>	<b>Inleiding</b>
	1.1	Op zoek naar een oplossing voor een verkeers- en leefbaarheidsprobleem
	1.2	Het doel van het milieu-effectrapport
	1.3	Spelregels voor de inspraak
	1.4	Leeswijzer
7	<b>2</b>	<b>Voorgeschiedenis</b>
	2.1	Historisch overzicht
	2.2	Het Masterplan Corridor N201
9	<b>3</b>	<b>Probleemschets</b>
	3.1	Huidige situatie
	3.2	Toekomstige situatie
	3.3	Ondergronds Logistiek Systeem
	3.4	Doelstelling van dit project
13	<b>4</b>	<b>Het vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid</b>
15	<b>5</b>	<b>Het studiegebied omleiding N201 en de te beschouwen alternatieven</b>
	5.1	Het studiegebied
	5.2	Algemene uitgangspunten bij de verkeersprognoses
	5.3	De te onderzoeken alternatieven
19	<b>6</b>	<b>Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven</b>
	6.1	Algemeen
	6.2	Bereikbaarheid
	6.3	Milieuhygiëne
	6.4	Flora, fauna en ecologie
	6.5	Bodem en water
	6.6	Culturele en historische geografie en landschap
	6.7	Woon- en leefmilieu



## 1.1 Op zoek naar een oplossing voor een verkeers- en leefbaarheidsprobleem

De N201 is de drukste provinciale weg in Nederland. De ligging en het gebruik van de weg kennen talloze problemen. Zo staat de leefbaarheid in de gemeenten De Ronde Venen, Uithoorn, Aalsmeer en Haarlemmermeer op gespannen voet met de bereikbaarheid van de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer (VBA), Schiphol, het vrachtareaal op Schiphol-Zuidoost en andere bedrijventerreinen. In de corridor van de N201 staan verder nog enkele grote projecten op stapel: in de nabije toekomst zullen de zijtak van de Zuidtangent en het Ondergronds Logistiek Systeem tussen de VBA en Schiphol worden aangelegd. Tevens zal de capaciteitsverruiming op het rijkswegenstelsel invloed hebben op de kruisingen met de N201.

Dit is aanleiding geweest om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in een breder verband te benaderen. Samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn, de Luchthaven Schiphol en de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer heeft de provincie Noord-Holland het initiatief genomen om deze problematiek op te lossen. In 1996 is door betrokken partijen een Masterplan Corridor N201 opgesteld (zie hoofdstuk 2). Hierin is een samenhangend pakket van maatregelen gepresenteerd. Doel van deze maatregelen is een structurele oplossing te bieden voor de verkeersproblemen op de N201 tussen de A4 in Hoofddorp en de A2 in Utrecht.

Het Masterplan adviseert de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé ten noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. De omlegging krijgt een aansluiting op de Fokkerweg/Schipholdijk. Zo wordt het westelijk deel van de corridor, waar zich veel bedrijventerreinen bevinden, vanaf de A9 goed ontsloten. De huidige N201 in de kernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek zou de status van lokale weg moeten krijgen. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 26 augustus 1997 ingestemd met dit advies.

## 1.2 Het doel van het milieueffectrapport

Voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer zal het streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied<sup>1)</sup> (inclusief Haarlemmermeer/Schiphol<sup>2)</sup> worden herzien. In dit kader wordt een milieueffectrapport (MER) gemaakt<sup>3),4)</sup>. De provincie Noord-Holland is daarvoor de initiatiefnemer. Het doel van een milieueffectrapport is inzicht te verkrijgen in de milieu-effecten van verschillende omleggingsmogelijkheden, zodat bij de besluitvorming het milieu, naast andere aspecten, een volwaardige plaats krijgt. Belicht worden de bereikbaarheid, de milieuhygiëne, natuur, landschap, ecologie, bodem en water en de leefbaarheid in Aalsmeer.

In de MER zal het in het Masterplan genoemde tracé onderzocht worden. Van oost naar west bekeken loopt dat tracé vanaf de Legmeerdijk (in aansluiting op de omlegging van de N201 om Uithoorn) door de Oosteinderpoelpolder naar de Oude Meerweg/Fokkerweg in de gemeente Haarlemmermeer en krijgt vervolgens via of langs de Fokkerweg aansluiting op de Kruisweg (N201) (zie kaart 2).

Kaart 1 Straatnamenkaart



<sup>1)</sup> Streekplan ANZKG, vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland in 1987.

<sup>2)</sup> Partiële herziening Haarlemmermeer/Schiphol, vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland in 1995.

<sup>3)</sup> Ingevolge het Besluit milieueffectrapport 1994 moet voor de aanleg van autowegen een milieueffectrapport worden gemaakt.

<sup>4)</sup> Voor de omlegging van de N201 om Uithoorn is reeds een MER-procedure gestart. Die MER zal nog worden aangevuld met de resultaten van het Masterplan.

Parallel aan de omlegging van de N201 om Aalsmeer wordt de mogelijkheid voor de aanleg van een ondergronds logistiek systeem (OLS) onderzocht. Dit systeem dient voor het vervoer van tijdkritische goederen tussen de Bloemenveiling in Aalsmeer, Schiphol en de railterminal/NS station in Hoofddorp (zie ook § 3.3). Voor beide initiatieven zal een afzonderlijke MER gemaakt worden. Om belanghebbenden en adviseurs een compleet beeld te kunnen bieden zullen de MER- en streekplanprocedures zoveel mogelijk parallel lopen. De uiteindelijke intentie is om één streekplanherziening voor beide maatregelen voor te bereiden.

### 1.3 Spelregels voor de inspraak

Voor u ligt de startnotitie voor het maken van een milieu-effectrapport voor de omlegging van de N201 om Aalsmeer. De startnotitie is bedoeld om betrokkenen te informeren over het voornemen, zodat zij op basis daarvan hun gedachten over het initiatief kenbaar kunnen maken. Gedurende vier weken kan een ieder schriftelijke reageren op de voorgestelde onderzoeksopzet. Deze reacties zullen worden gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen voor de MER. Deze richtlijnen zullen worden opgesteld door het zogenaamde 'bevoegd gezag'. Omdat voor de voorgenomen omlegging een streekplanherziening nodig is, is dat de provincie Noord-Holland. (Noord-Holland is voor dit project derhalve initiatiefnemer en bevoegd gezag). De reacties kunnen worden toegezonden aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
t.a.v. de afdeling Economie, Landbouw en Milieu  
Postbus 3007, 2001 DA Haarlem<sup>5)</sup>.

Gedeputeerde Staten stellen, mede op basis van de resultaten van inspraak en advies, de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport vast. De beschrijving van het onderzoek en de resultaten ervan vormen het milieu-effectrapport. Dit rapport wordt samen met de (ontwerp-)streekplanherziening ter visie gelegd. Vervolgens volgt opnieuw een periode van voorlichting, inspraak, advisering en overleg. De uiteindelijke oplossing wordt vastgelegd in een streekplanherziening. (In bijlage 2 is een

overzicht opgenomen van de procedure MER/streekplanherziening.)

Op basis van de streekplanherziening zullen de lokale bestemmingsplannen worden aangepast.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een korte schets van de voorgeschiedenis en het Masterplan Corridor N201 gegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft welke problemen (filevorming, sluisverkeer, ongevallen, bereikbaarheid, leefbaarheid) in de huidige situatie bestaan en hoe deze problemen zich verder zullen ontwikkelen wanneer er geen maatregelen zouden worden genomen. Hoofdstuk 3 sluit af met een presentatie van de **doelstelling van het project**. Die doelstelling bepaalt welke alternatieve oplossingen het waard zijn om te onderzoeken. In hoofdstuk 4 wordt beknopt ingegaan op het vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid. In hoofdstuk 5 wordt voor de oplossing van de verkeersproblematiek rond de omlegging van de N201 om Aalsmeer een aantal alternatieven en varianten beschreven. Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht van onderwerpen die in het MER aan de orde zullen komen. De hoofdstukken 3, 5 en 6 vormen samen de kern van deze startnotitie.

De startnotitie kent de volgende bijlagen:

- opgave van relevante adressen (bijlage 1);
- overzicht van de procedure (bijlage 2);
- *beknopte samenvatting van het ruimtelijk en ruimtelijk relevante beleid* (bijlage 3);
- verklarende woordenlijst (bijlage 4);
- overzicht van de organisatiestructuur Uitvoering Masterplan N201 (bijlage 5).

<sup>5)</sup> Zie voor nadere adresgegevens bijlage 1.



### 2.1 Historisch overzicht

Al 35 jaar wordt er gesproken en geschreven over een omleiding van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn. Toen was nog sprake van een weg met gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken. In het rijkswegenplan van 1968 werd de weg in deze uitvoering als rijksweg 80 opgenomen om na het verschijnen van het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer weer uit de rijksplannen te verdwijnen. Inmiddels werd gewerkt aan verbetering van de N201. Tussen 1970 en 1972 werd het gedeelte tussen de A4 en de Zwarteweg verdubbeld. In 1980 volgde het gedeelte Hoofddorp A4, waarbij tevens de weg ten noorden van Hoofddorp werd omgelegd. In 1988 werd het wegvak Zwarteweg-Legmeerdijk verbreed.

In 1985 was sprake van een aanwijzing van de N201 tot rijksweg, maar in 1986 verdween dit plan weer van tafel. Het rijk toonde zich wel bereid een financiële bijdrage voor de verbetering van de weg ter beschikking te stellen. Met de vaststelling van het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied door Provinciale Staten van Noord-Holland in 1987 werd het startsein gegeven om de problematiek van de N201 uitvoerig te onderzoeken en concrete oplossingen voor te stellen. Er werd een Stuurgroep ingesteld die het onderzoek begeleidde en de colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Utrecht van advies zou dienen.

In 1990 hebben de meest betrokken partijen in de nota "S21 omlegging. Het recept voor de S21 tussen de A4 en de A2" voorgesteld de bestaande provinciale weg N201 om te leggen om de kernen van Uithoorn en Aalsmeer. Dit voorstel is voor de omleiding bij Uithoorn nader uitgewerkt in een Uitwerkingsplan/Tracébesluit en een MER. Hierbij is naar voren gekomen dat deze geplande omlegging weliswaar een positieve uitwerking heeft op de leefbaarheid in Uithoorn, maar dat bij realisatie van de volledige omleiding Uithoorn-Aalsmeer een stijging van de verkeersdruk ontstaat waardoor de capaciteit van de omgelegde N201 (licht) overschreden zal worden. Daarom is in 1996 een integraal Masterplan voor de Corridor N201 opgesteld.

### 2.2 Het Masterplan Corridor N201

Het Masterplan adviseert in hoofdlijnen de volgende maatregelen te nemen (als eindbeeld):

- de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé ten noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. De omlegging krijgt een aansluiting op de Fokkerweg. Zo wordt het westelijk deel van de corridor, waar zich veel bedrijventerreinen bevinden, vanaf de A9 goed ontsloten. De huidige N201 krijgt in de kernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek de status van lokale weg;
- de omleiding te voorzien van een doelgroepstrook voor vrachtverkeer van 2 x 1 rijstrook, aan te leggen vanaf de Bloemenveiling Aalsmeer (V.B.A.) tot aan de Fokkerweg;
- de Fokkerweg op te waarderen tot een regionale verbinding en in zijn geheel van 2 x 2 rijstroken te voorzien, waarvan 2 x 1 rijstrook gebruikt wordt als doelgroepstrook voor vrachtverkeer. Dit stelt de bereikbaarheid van bedrijvenlocaties vanaf het rijkswegennet veilig.

Tegelijkertijd stelt het Masterplan voor een aantal bestaande initiatieven ter hand te nemen die gericht zijn op het vervangen van autoverkeer door openbaar vervoer en door (goederen)-railvervoer. Deze initiatieven bestaan onder andere uit:

- de aanleg van de zijtak van de Zuidtangent (hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een vrije busbaan) in Aalsmeer, Uithoorn, Amstelhoek en de Ronde Venen;
- het realiseren van een Ondergronds Logistiek Systeem (vervoer van goederen via een ondergrondse buis). Deze buis moet komen te liggen tussen de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer, Amsterdam Airport Schiphol en een nieuw te ontwikkelen Rail Terminal nabij Hoofddorp. Deze railterminal is bestemd voor de overslag van per trein te vervoeren goederen;
- verbetering van het vervoersmanagement voor het woon-werkverkeer.

Met het aanbieden van een congestievrije ontsluiting via de A9 en de A4 ontstaat een situatie waarin de bedrijventerreinen die zijn gesitueerd op het westelijk deel van de N201-corridor niet langer van het oostelijk deel van de

Tabel 1 Maatregelen Uitvoering Masterplan Corridor N201 (uit: Plan van Aanpak)

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-/sluitingstijden Bosrandbrug en Irenebrug	M3 Verbreding van de Fokkerweg naar 2 x 2 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

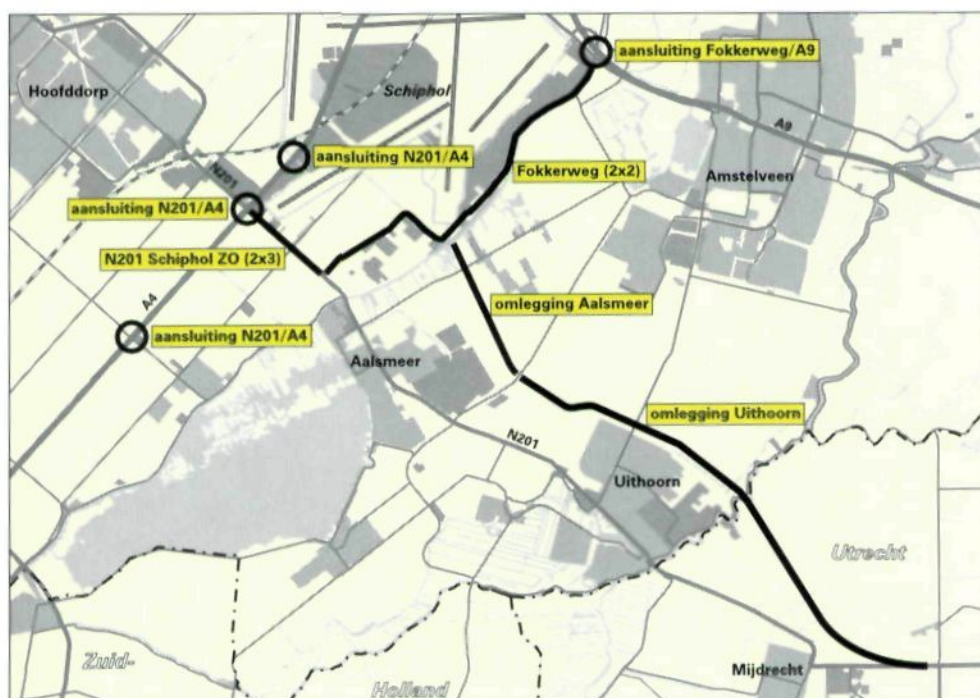
N201-corridor afhankelijk zijn om het hoofdwegennet (in casu de A2) te bereiken. Hiermee wordt het mogelijk om aanvullende sturende maatregelen te nemen om het verkeersaanbod in de kernen van Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen verder terug te brengen. Belangrijke sturende maatregelen zijn:

- de doelgroepstroken langs rijkswegen;
- op- en afrtdosering vanaf de A2 naar de N201.

Ten behoeve van de uitvoering van het Masterplan Corridor N201 is een Plan van Aanpak gemaakt. In dit plan van aanpak worden maatregelen voor de korte en middellange termijn onderscheiden. (Zie tabel 1.) 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. Daarnaast is uitwerking of herziening van streek- en bestemmingsplannen nodig die een langere procedure met zich brengen. De middellange termijn maat-

regelen zijn weer gegeven op kaart 2. Dit plan van aanpak is opgesteld door de initiatiefnemers voor uitvoering van het Masterplan N201: provincie Noord-Holland, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn, Luchthaven Schiphol en de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer. Op 29 september 1998 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland dit plan van aanpak goedgekeurd.

Kaart 2 Uitvoering Masterplan N201, middellange termijn maatregelen





## 3 Probleemschets

### 3.1 Huidige situatie

De N201 is gesitueerd binnen de ruime maaswijdte van het hoofdwegennet gevormd door de A4, A9 en A2. Hierdoor is de N201 een belangrijkste oost-west verbinding tussen Heemstede/Haarlem en Hilversum. De weg verbindt een aantal grote clusters van wonen en werken met elkaar en met het hoofdwegennet. De N201 heeft niet alleen een lokale en regionale functie, maar gelet op de aanwezigheid van Schiphol (inmiddels aangewezen als mainport) en de Bloemenveiling te Aalsmeer ook een (inter)nationale betekenis.

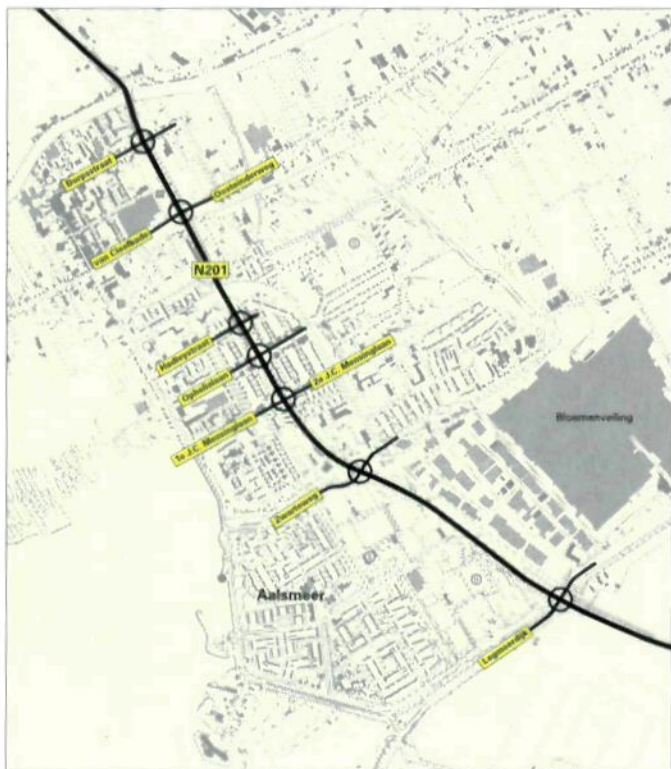
In de voorlopige functionele indeling van provinciale wegen<sup>61</sup> is de N201 als stroomweg gekwalificeerd. Dit houdt in dat het doorgaande verkeer snel moet worden verwerkt.

De N201 (plaatselijk bekend als de Burgemeester Kasteleinweg) doorsnijdt de bebouwde kom van Aalsmeer. Als gevolg van de extreem hoge verkeersdruk op de N201 veroorzaakt deze weg al jaren grote overlast in de vorm van milieuhinder, barrièrewerking en verkeersonveiligheid. De weg (2x2 rijstroken) wordt als een barrière tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Aalsmeer ervaren. In zowel de ochtend- als de avondspits en bij brugopeningen (Ringvaart van

de Haarlemmermeer) doet zich congestie voor. Het kruisend verkeer en het verkeer dat de N201 op wil, ondervindt in de spitsuren extra oponthoud, waardoor ook de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer nadelig wordt beïnvloed. In het gedeelte tussen de Ringvaart en de Legmeerdijk bevinden zich zeven gelijkvloerse kruisingen (kaart 3). Dit verdraagt zich niet tot de functie van de weg, maar leidt bovendien tot grote verkeersonveiligheid.

Uit verkeerstellingen blijkt dat de etmaalintensiteit op de N201 in 1992 varieerde van 36.350 motorvoertuigen ter hoogte van de Dorpsstraat tot 23.550 bij de Zwarteweg/Legmeerdijk (kaart 4). De intensiteiten bij de Zwarteweg/Legmeerdijk steeg in 1998 tot 26.150, een groei van 11%.

Kaart 3 Gelijkvloerse kruispunten



Kaart 4 Etmaalintensiteiten in motorvoertuigen (1992)



#### Reeds genomen maatregelen

Om de leefbaarheid in de bebouwde kom van Aalsmeer te verbeteren zijn in 1995 geluidschermen geplaatst langs de N201. Voorts zijn ter beperking van de geluidsoverlast bij een aantal woningen gevelmaatregelen getroffen. Om de doorstroming van het doorgaande verkeer te verbeteren is de maximale snelheid verhoogd van 50 km/uur naar 70 km/uur en zijn de verkeersregelinstallaties tussen de Ringvaart en de Legmeerdijk zodanig ingesteld dat er een zogenaamde groene golf ontstaat. De keerzijde hiervan is dat dit de kruisingsmogelijkheid voor

<sup>61</sup> In het kader van Duurzaam Veilig is een functionele indeling gemaakt van de provinciale wegen. Deze is voorlopig vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 23 september 1997.



het interne verkeer in Aalsmeer beperkt. Mede in overleg met de politie is het verkeerstoezicht verscherpt door plaatsing van controleapparatuur voor overschrijding van de maximale snelheid en "door rood rijden".

In het kader van de uitbreiding van het studio-complex van J. van den Ende (Show Bizz City) in Aalsmeer in 1996 zijn diverse maatregelen genomen op het gebied van vervoermanagement voor bezoekers. In de huidige situatie bedraagt het bezoekersaantal maximaal 500.000 per jaar. Door J. van den Ende Studio's is de wens aangegeven om de huidige activiteiten op deze locatie verder te intensiveren. Dit zal gepaard gaan met een uitbreiding van bezoekersaantal tot maximaal 1 mln bezoekers per jaar. Ten behoeve van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging zal een milieu-effectrapport worden gemaakt door J. van den Ende Studio's.

### 3.2 Toekomstige situatie

Ondanks structurele verbetering van het openbaar vervoer en het treffen van mobiliteitsgeleidende maatregelen (volgens SVV II) zal het autoverkeer op de N201 tussen nu en het jaar 2010 nog fors groeien. Dit is een rechtstreeks gevolg van de groei van het aantal arbeidsplaatsen (Schiphol, Bloemenveiling Aalsmeer, Show Bizz City), luchtvaartpassagiers, bedrijven-terreinen en de toename van het aantal inwoners van kernen langs en in de directe nabijheid van de N201 (Hoofddorp, Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Mijdrecht).

### 3.3 Ondergronds Logistiek Systeem

Parallel aan de omlegging van de N201 is een studie gestart voor de aanleg van een ondergronds logistiek systeem (OLS). Dit is een transportsysteem waarmee hoogwaardige en tijdkritische goederen (zoals bloemen) met *onbemande, automatische voertuigen in een tunnelbuis* tussen de luchthaven, de bloemenveiling en het toekomstige Rail Service Centrum in Hoofddorp worden vervoerd. Deze studie is een initiatief van de Stichting OLS waarin o.a. de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer, de NV Luchthaven Schiphol en Railinfrabeheer deelnemen. Het OLS functioneert deels als alternatief en deels aanvulling op het gewone wegtransport. Met name het aandeel vrachtverkeer van het verkeer op de N201 zal hierdoor

verminderen. In de MER voor het OLS zal onderzocht worden hoe groot dat aandeel is. Door de aanleg van het OLS zullen de intensiteiten op de N201 enigszins verminderen. De verwachting van de Stichting OLS is dat vooral de toekomstige groei van het vrachtverkeer door aanleg van het OLS kan worden opgevangen. Dit betekent dat de intensiteiten op de N201 hoog blijven en dat de omlegging van de N201 noodzakelijk blijft. Inmiddels is door de Stichting OLS gekozen voor een variant waarbij een gedeelte van het tracé bovengronds ligt. De ondergrondse gedeelten zullen gerealiseerd worden door middel van een *geboorde tunnelbuis*. Door de initiatiefnemers is besloten dit nader uit te werken.

Het tracé van het OLS zal grotendeels parallel lopen aan de omlegging van de N201 om Aalsmeer. Dat is reden om beide projecten ook planologisch aan elkaar te koppelen. Voor zowel de omlegging Aalsmeer, als de OLS zal een milieu-effect rapportage worden gemaakt. Voor de omlegging Aalsmeer is de provincie initiatiefnemer, voor het OLS de Stichting OLS. Deze "MER-en" zullen zoveel mogelijk parallel aan elkaar de procedure doorlopen (startnotitie, bekendmaking, opstellen richtlijnen etc.). Op basis van beide rapportages wordt een herziening voorbereid van het vigerende streekplan ANZKG. De streekplanherziening zal een infrastructureel karakter hebben: uitsluitend de omlegging van de N201 om Aalsmeer en het OLS worden hierin opgenomen. (Voor de omlegging om Uithoorn is in het vigerende streekplan een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen. Andere planologische wijzigingen zullen in een integraal nieuw streekplan voor het zuidelijk deel van Noord-Holland aan de orde komen. Naar verwachting zal in de nieuwe college periode voor Gedeputeerde Staten hiermee een aanvang worden genomen).

### 3.4 Doelstelling van dit project

Doelstelling van dit project is het omleggen van de huidige N201 naar een tracé ten noorden van Aalsmeer, eventueel te voorzien van doelgroepstroken. Het tracé van de huidige N201 zal bij de omlegging een lokale functie krijgen. Een van de twee rijstroken van de huidige N201 zal gereserveerd worden ten behoeve van de Zuidtangent.

*Het voornemen tot omlegging van de N201 om*

Aalsmeer is in tegenstelling tot de omlegging om Uithoorn nog niet opgenomen in het vigerende streekplan ANZKG. Dit betekent dat een streekplanherziening zal worden voorbereid.

De omlegging, die doorloopt tot aan de Aalsmeerderweg/Kruisweg in de gemeente Haarlemmermeer is aangekondigd in de partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol. Er is echter geen uitwerkingsbevoegdheid in deze herziening opgenomen. Dit betekent dat ook de partiële herziening Haarlemmermeer/Schiphol (die de status van streekplan heeft) herzien zal worden.

### **3.5 Het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport**

De omlegging van de N201 om Aalsmeer is samen met de omlegging van de N201 om Uithoorn opgenomen in de planstudietabel van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) voor 1999-2003. Er wordt in het MIT van uitgegaan dat de planologische procedures in 1999 worden afgerond. De beschikking resp. uitvoeringsopdracht is voorzien voor 2002, en de start van de uitvoering in de periode 2002-2005. In het MIT is voor beide projecten samen een voorlopige rijksbijdrage opgenomen van maximaal 200 mln.

Een besluit over de uiteindelijke subsidiebijdrage van RWS zal in de realisatiefase worden genomen.

In het kader van het plan van aanpak voor uitvoering van het Masterplan is door de initiatiefnemers een werkgroep financiering ingesteld, waarin afspraken over de financiering zullen worden gemaakt. Rijkswaterstaat is adviseur van die werkgroep.



Het voornemen tot omlegging van de N201 om Aalsmeer zal in het MER geplaatst worden tegen de achtergrond van het huidige, vigerend (ruimtelijk) beleid. Dit betekent dat in het MER een overzicht wordt gegeven van het huidige beleid en van beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, voorzover van invloed op het voornemen. Het betreft een beschrijving van de voorgestane ontwikkelingen op termijn voor het gehele studiegebied, op het gebied van infrastructuur, woningbouw, woon- en leefmilieu, ecologie en economie.

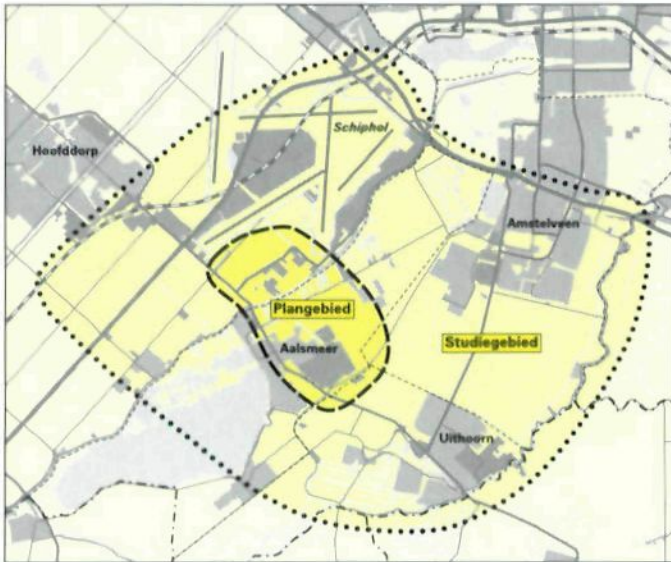
In de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol is het relevante rijks- en provinciaal beleid beschreven en verwerkt. Een beknopte samenvatting van het huidig vigerende beleid dat samenhangt met het voornemen is opgenomen in bijlage 3. In het MER wordt vervolgens deze beschrijving van het huidige, vigerende beleid gebruikt bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, welke plaatsvindt indien de omlegging van de N201 om Aalsmeer niet plaats vindt.

# 5 Het studiegebied en de te beschouwen alternatieven en varianten

## 5.1 Het studiegebied

Bij de bepaling van het **studiegebied** (kaart 5) zal rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkelingen inzake wonen, werken, verkeer en vervoer en openbaar vervoer, zoals aangegeven in het vigerend streekplan ANZKG respectievelijk de partiële herziening voor Haarlemmermeer/Schiphol.

Kaart 5 Studie- en plangebied



Het gaat hier voornamelijk om :

- 1 de ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden groei van het verkeer en vervoer rond de luchthaven;
- 2 woningbouw in Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Haarlemmermeer-West;
- 3 de ontwikkeling en uitbreiding van bedrijventerreinen;
- 4 de ontwikkeling van glastuinbouw in Aalsmeer, Amstelveen en Haarlemmermeer.

Het **plangebied** ten behoeve van de streekplanherziening en het uiteindelijke tracébesluit omvat een kleiner gebied binnen het studiegebied. Het plangebied beperkt zich tot de directe omgeving van de te onderzoeken tracé-alternatieven.

## 5.2 Uitgangspunten bij de verkeersprognoses

De te verwachten verkeersbelasting in de verschillende alternatieven (en varianten daarbinnen) is voor het bepalen van de milieu-

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

Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling wordt in de verkeersprognoses aangesloten bij de partiële herziening van het streekplan voor het grondgebied van Haarlemmermeer/Schiphol. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt een Structuurvisie ontwikkeld voor de A4-zone. Hierin wordt een extra groei voorzien van het aantal arbeidsplaatsen. In de verkeersstudie zal een gevoeligheidsanalyse worden verricht naar deze effecten van deze extra groei.

### Beleidspakketten

Bij de prognose van het autoverkeer zullen twee varianten worden berekend: een variant waarin verondersteld wordt dat de maatregelen uit het SVV II gerealiseerd zijn. Daarnaast zal een trendvariant worden berekend waarin de doelstellingen van het SVV II niet (geheel) worden bereikt. Beide varianten worden berekend voor het prognosejaar 2010.

In de twee varianten is eenzelfde basispakket auto-infrastructuur opgenomen. De provincie Noord-Holland gaat in de verkeersberekeningen uit van aanleg van de N22 en de Verlengde Westrandweg<sup>71</sup>. Verder wordt ervan uitgegaan dat de in het Plan van aanpak voor uitvoering van het Masterplan genoemde maatregelen voor de korte en de middellange termijn zijn gerealiseerd.

Wat betreft het flankerend beleid en de omvang van de openbaar-vervoermaatregelen verschillen de pakketten qua intensiteit. Uiteraard zijn in alle pakketten die maatregelen opgenomen waartoe al is besloten, waaronder de aanleg van de Zuidtangent. Dit is een hoogwaardige tangentiële

<sup>71</sup> De Westrandweg, de capaciteitsvergroting van de Coentunnel, verbreding van de A9, incl. een omlegging van de A9 bij Badhoevedorp zijn niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003.



OV-verbinding tussen Haarlem en Schiphol-Noord, het zogenaamde kerntraject. De verbinding vanaf Hoofddorp (Beukenhorst) naar de A2 is een zijtak. Het streven is er op gericht om ook voor dit deel een congestievrije verbinding op een vrije busbaan te realiseren. Een deel van de zijtak is reeds in de vorm van een busbaan over de voormalige spoorbaan tussen Mijdrecht en Uithoorn (Zijdelweg) aanwezig. De volgende fase beslaat het gedeelte tussen Uithoorn (Zijdelweg) en Aalsmeer (Zwarteweg). Als de omlegging van de N201 voltooid is, kan van het bestaande tracé van de N201 twee maal één rijstrook bestemd worden tot busbaan. In het MER-onderzoek worden de effecten van een volledig (doch gefaseerd) aangelegde zijtak van de Zuidtangent betrokken bij de te onderzoeken alternatieven. Dat betekent dus een eigen infrastructuur exclusief bestemd voor (hoogwaardig) openbaar vervoer.

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

### 5.3 De te onderzoeken alternatieven

In het milieu-effectrapport zullen de volgende alternatieven worden onderzocht:

- A het nul-alternatief
- B het nul-plus-alternatief
- C het omleidingsalternatief
- D de meest milieuvriendelijke variant

#### A Het nul-alternatief

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

#### B Het nul-plus-alternatief

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

#### C Het omleggingsalternatief

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

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

Voor de kruising met de Ringvaart van de Haarlemmermeer zijn twee mogelijkheden denkbaar: een aquaduct of een beweegbare brug. De Ringvaart maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur. Daarom zal gekeken worden naar de ecologische consequenties. Andere overwegingen bij de uiteindelijke keuze zijn de

obstakelvrije zone voor de Aalsmeerbaan van de Luchthaven Schiphol. de noodzaak om het doorgaande verkeer een goede verbinding naar de A9 te bieden en de consequenties voor de scheepvaart op de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder.

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

Door een ingenieursbureau is de mogelijkheid onderzocht om een overkluisde N201 te maken op het bestaande tracé. Er blijken in principe twee mogelijkheden voor: namelijk in de 'traditionele' vorm waarbij in een bouwput van bovenaf betonnen koker(s) worden aangelegd en een geboorde tunnel. Met name de uitvoeringstijd blijkt een probleem: voor een geboorde tunnel bedraagt dit ongeveer 4 jaar; voor een 'traditionele' tunnel ongeveer 5½ jaar. De uit te voeren werkzaamheden zullen voor een langere periode hun invloed hebben op de verkeersafwikkeling van de provinciale weg en de kruisende dorpswegen. Gegeven het feit dat er geen alternatieve routes in dit gebied aanwezig zijn, levert dit onoverkomelijke aanlegproblemen. Daarnaast zijn de kosten van ondertunneling zeer hoog (750-800 mln). Dit zijn redenen voor de provincie en de gemeente Aalsmeer om dit alternatief niet verder in het MER te onderzoeken.

#### **D Het meest milieuvriendelijke alternatief**

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

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



# Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven

## 6.1 Algemeen

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

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

In het MER-onderzoek komen de navolgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- a bereikbaarheid;
- b milieuhygiëne;
- c flora, fauna en ecologie;
- d bodem en water;
- e culturele en historische geografie en landschap;
- f woon- en leefmilieu, inclusief agrarische en groenstructuur, verkeersveiligheid.

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

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

## 6.2 Bereikbaarheid

In het onderzoek komen aan de orde:

- de bereikbaarheid van de economische centra en de ontsluiting van de verschillende woon- en werk- en recreatiegebieden in het studiegebied;
- de berekende verkeersintensiteiten op de bestaande en mogelijk toekomstige wegen in het studiegebied;
- en verder: de verkeersafwikkeling, alsmede de beïnvloedingsmogelijkheden van de vervoerwijzekeuze in relatie tot flankerend beleid.

## 6.3 Milieuhygiëne

Wat betreft de bestaande situatie worden, ondermeer, de volgende aspecten in kaart gebracht:

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

Inzake de alternatieven zijn de volgende aspecten van belang:

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

## 6.4 Flora, fauna en ecologie

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

- flora, fauna en vegetatie;
- de ecologische relaties binnen het plangebied en met de rest van het studiegebied
- de doorkruising van de geprojecteerde ecologische verbindingzone tussen het Amsterdamse Bos en de Westeinderplas ('De Groene As').

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

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

## 6.5 Bodem en water

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

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

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

## 6.6 Culturele en historische geografie en landschap

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

- de bestaande landschappelijke, cultuurhistorische, en archeologische (hoog)waardevolle elementen in het gebied;
- de visueel-ruimtelijke werking van elementen en het landschap binnen en buiten het plangebied;
- de aanwezige recreatieve routes, waaronder de routes tussen het Amsterdamse Bos en de Westeinderplas.

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

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

## 6.7 Woon- en leefmilieu

In het studiegebied zal de voorgenomen omlegging van de N201 om Aalsmeer zijn effecten hebben op het bestaande en toekomstige woon- en leefmilieu in Aalsmeer en

Haarlemmermeer. Aan de hand van een aantal van de hiervoor beschreven aspecten wordt deze invloed beschreven. Zowel de bestaande als de nieuwe situatie worden beschreven. Het gaat hierbij vooral om de verkeersveiligheid, de verkeersoverlast, geluidshinder en barrièrewerking, alsmede de te nemen compenserende maatregelen.

Voorts zal onderzocht worden wat de effecten zijn op de doorsnijding van het glastuinbouwgebied van Aalsmeer.



# Bijlagen





## Inspraak

U kunt uw schriftelijke reacties op deze startnotitie MER omlegging N201 Aalsmeer binnen de daartoe gestelde termijn sturen aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van  
Noord-Holland  
t.a.v. de afdeling Economie, Landbouw en Milieu  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

## Informatie

Voor vragen over het project omlegging N201 om Aalsmeer:

afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid  
contactpersoon: mw. G. Bakker,  
telefoonnummer: (023) 514 52 35.

Voor vragen over het Masterplan N201:

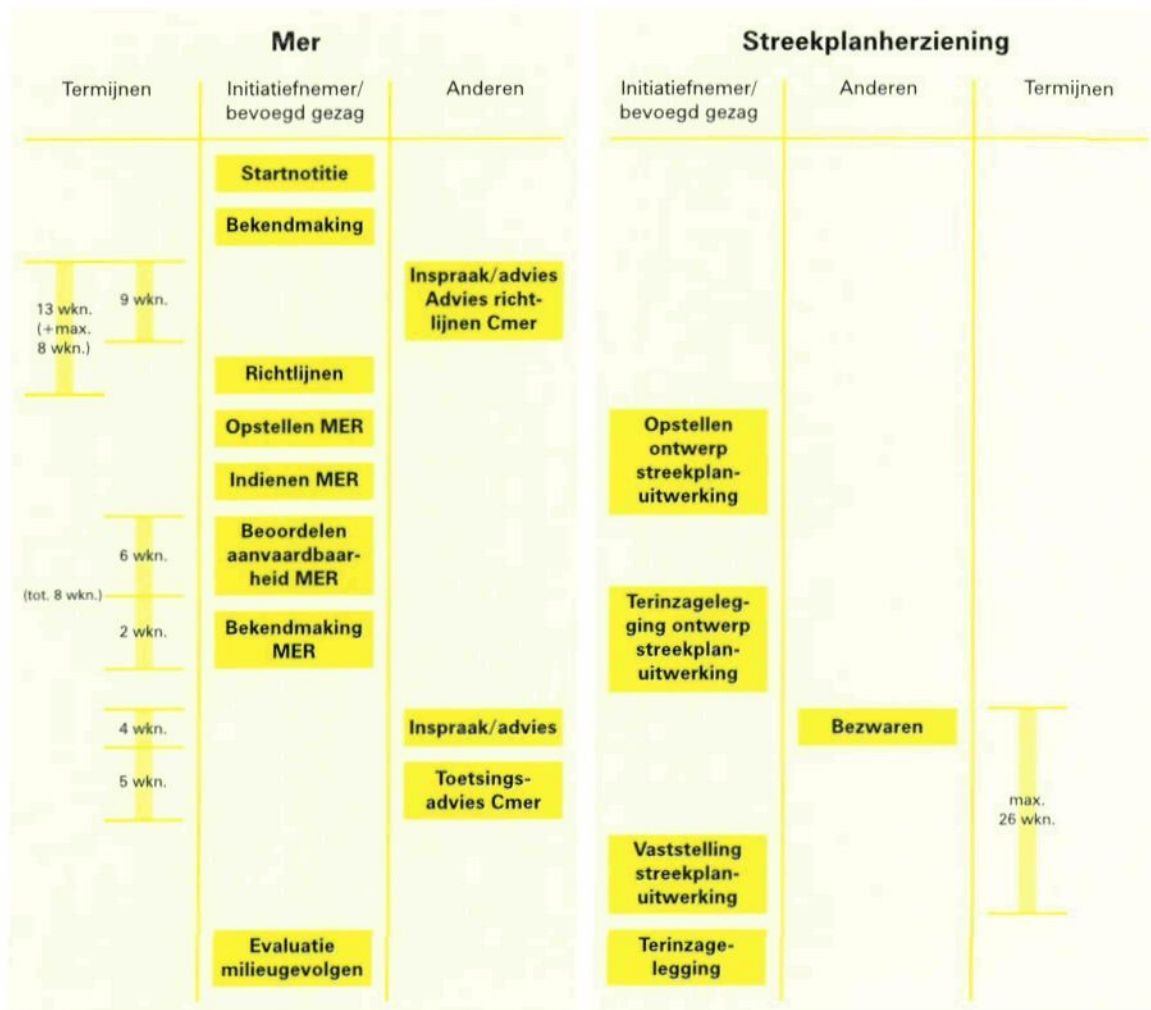
afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid  
contactpersoon: dhr. J. Kilian,  
telefoonnummer: (023) 514 32 05.

Voor vragen over de MER-procedure:

afdeling Economie, Landbouw en Milieu,  
contactpersoon: dhr. drs. M. Jonk,  
telefoonnummer: (023) 525 35 60.

# 2

## Overzicht procedure Mer omlegging N201 Aalsmeer



Cmer = Commissie voor de Milieu-Effect-Rapportage  
 MER = Milieu-Effect-Rapportage

## I Rijksbeleid

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

Vermeld zijn hier de drie nota's die in dit kader van direct belang zijn in relatie tot de omlegging van de N201 om Aalsmeer.

### Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)

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

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

### Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)

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

### Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

In deze planologische kernbeslissing (PKB) zijn de uitgangspunten, hoofdlijnen en belangrijkste maatregelen samengevat ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

In de PKB is gekozen voor de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport. In dit kader is besloten over de aanleg van een vijfde baan. Van groot belang voor deze MER-studie is daarnaast ook de voor Schiphol gedachte ontwikkeling van werkgelegenheid. Hiermee wordt in de studie rekening gehouden.

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

In de PKB is nabij de N201 ten westen van Hoofddorp indicatief een rail-overslagcentrum geprojecteerd. De ontsluiting hiervan kan een rol spelen bij de streekplanherziening voor het Ondergronds Logistiek Systeem.

## 2 Provinciaal beleid

### Structuurvisie Noord-Holland 2015

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

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

### Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG)

In het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (juli 1987) wordt uitsluitend de omlegging van de N201 om Uithoorn genoemd. Hiervoor is een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen. Inmiddels is voor deze omlegging een MER-procedure gestart.

### Partiële herziening streekplan ANZKG Haarlemmermeer/ Schiphol

In de ontwerp partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol (december 1995) wordt de wens genoemd om de N201 om Aalsmeer om te leggen: 'Ten einde de kwaliteit van het woon- en leefmilieu binnen Aalsmeer te verbeteren is een omlegging van de N201 om de noordkant van het dorp gewenst. ... Dit resulteert in Haarlemmermeer in een omleiding die afbuigt van / samenvoegt met de N201 met 2 x 1 rijstroken juist ten oosten van de Aalsmeerderweg'.



Verder wordt in de herziening uitgebreid aandacht geschonken aan de verkeersproblematiek rond Schiphol.

Bij de vaststelling van de herziening zal formeel een uitwerkinsgebougdheid worden gevestigd ten behoeve van de oplossing van de problematiek rond de aansluiting van de N201 op de A4.

#### **Provinciaal Milieubeleidsplan Noord-Holland**

Handhaving en verbetering van de kwaliteit van het fysieke leefmilieu in Noord-Holland is het hoofddoel van het Milieubeleidsplan.

Uitgangspunt daarbij is duurzame ontwikkeling. Twee elementen daarvan zijn het bevorderen van het openbaar vervoer in combinatie met het terugdringen van vermijdbare automobilititeit en het behouden en/of bevorderen van de natuurlijke en landschappelijke verscheidenheid en samenhang in Noord-Holland.

Het mobiliteitsbeleid moet gericht worden op een blijvende bereikbaarheid van economische centra. In dit licht is nieuwe weginfrastructuur aanvaardbaar, maar deze dient dan wel zoveel mogelijk gebundeld te worden met bestaande infrastructuur. De inpassing in natuur en landschap verdient daarbij de volle aandacht

#### **Beleidsnota Natuur en Landschap (deelnota Ecologische structuren en natuur- en landschapsbouw)**

De beleidsnota geeft een visie op de functie en betekenis van natuur en landschap en beschrijft de "harde kern" van de natuur in Noord-Holland. In deze nota is de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) opgenomen. Binnen de PEHS wordt herstel en/of ontwikkeling van natuur en landschap nagestreefd. De Ringvaart van de Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur.

In de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Haarlemmermeer is het project Glas en Land opgezet, om te komen tot een integrale visie en een set maatregelen voor het glastuinbouwgebied.

#### **Masterplan Corridor N201**

In het Masterplan zijn de verkeers- en vervoersproblemen geïnventariseerd in de Corridor van de N201 aan de hand van zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria. In het plan wordt een samenhangende visie gepresenteerd op mogelijke oplossingsrichtingen voor zowel de korte als de middellange termijn.

### **3 Regionaal Beleid**

#### **Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het Regionaal Orgaan Amsterdam**

Het kaderwetgebied ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam) is een bestuurlijk samenwerkingsverband van 16 gemeenten en heeft in 1993 het Regionale Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld. In het RVVP-ROA staat aangegeven wat de beleidsinzet zal zijn ten aanzien van het verkeer- en vervoerbeleid in de regio. In het RVVP is voorzien in de omlegging van de N201 (in het RVVP opgenomen als S21) om Aalsmeer en Uithoorn.

#### **Regionaal Structuurplan 1995-2005**

Met het Regionaal Structuurplan (RSP) zijn door het ROA de hoofdlijnen geformuleerd van het regionaal ruimtelijk beleid. Het RSP wordt door de provincie gebruikt als toetsingskader voor goedkeuring van bestemmingsplannen. Bij afwijkingen van het structuurplan moet de provincie het ROA om advies vragen. Het RSP heeft een tijdshorizon tot 2005. In het RSP is zowel de omlegging van de N201 om Uithoorn en Aalsmeer opgenomen.

#### **Zuidtangent**

Een belangrijk element in het studiegebied is de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding Zuid-tangent tussen Haarlem en Schiphol-oost. Dit kerntraject zal in 2002 operationeel zijn. Daarnaast is er vanaf Beukenhorst-Oost (Hoofddorp) sprake van een aftakking van de Zuidtangent in de richting Aalsmeer en Uithoorn. Bij een mogelijke omlegging kan de huidige N201 door Aalsmeer gebruikt worden voor de zijtak-Zuidtangent infrastructuur.

### **4 Gemeentelijk beleid**

#### **Structuurplan Haarlemmermeer 2005**

In het Structuurplan (1995) wordt een overzicht gegeven van de (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer op de korte en lange termijn (onder meer bedrijventerreinen in het studiegebied). In het structuurplan is de omlegging van de N201 indicatief opgenomen, voorzover op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer liggend.

Door de gemeente Haarlemmermeer is in 1996 een nadere uitwerking gemaakt voor het noordelijke deel, waarin de omlegging van de N201 om Aalsmeer, voorzover op

Haarlemmermeers grondgebied, indicatief is opgenomen.

**(ontwerp)Structuurvisie A4-zone**

Op initiatief van de gemeente Haarlemmermeer, de Luchthaven Schiphol en het SADC wordt een visie ontwikkeld op ontwikkelingsmogelijkheden voor de A4-zone. Dit gebied wordt globaal begrensd door het zuidelijk deel van de luchthaven, de Ringvaart, de Bennebroekerweg en de Schipholspoorlijn. De ontwikkelingsmogelijkheden hebben vooral betrekking op infrastructuur en bedrijventerreinen. Deze structuurvisie is een uitwerking van de Toekomstvisie van de gemeente Haarlemmermeer (1998).

**Landelijk Gebied 1969**

**(gemeente Aalsmeer)**

De voorgenomen omlegging van de N201 ligt in het bestemmingsplan Landelijk Gebied van Aalsmeer. Dit bestemmingsplan is nog vigerend. Hierin is nog niet voorzien in een tracé voor de omlegging. Voor de omlegging zal derhalve een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

De gemeente Aalsmeer heeft besloten om voor het gebied 'de Bovenlanden' tussen de Hoge Dijk en de Ringvaart van de Haarlemmermeer een apart bestemmingsplan te maken. Het tracé voor de omlegging van de N201 en het OLS zal hierin een aparte bestemming krijgen.

Voor het gebied begrensd door de Legmeerdijk, Machineweg, Hoge Dijk, Molenvliet, Molenvlietweg en het VBA-Complex wordt een structuurnota voorbereid, waarin een herijking van het huidige planologische beleid op hoofdlijnen zal plaatsvinden.

<b>Alternatief</b>	Hoofdkeuzemogelijkheid.
<b>Autonome ontwikkeling</b>	De ontwikkeling die plaatsvindt in de toestand van het milieu, economie, verkeer en andere aspecten zonder dat een van de alternatieven wordt uitgevoerd.
<b>Bevoegd gezag</b>	Een overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit.
<b>Commissie voor de milieu-effectrapport</b>	Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, waaruit een werkgroep wordt gevormd, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieu-effectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieu-effectrapport op juistheid en volledigheid.
<b>Compenserende maatregelen</b>	Maatregelen die nadelige milieu-effecten op een andere locatie kunnen compenseren.
<b>Congestie</b>	Snelheidsverlaging en filevorming en als gevolg daarvan tijdverlies.
<b>Ecologie</b>	De wetenschap van de relaties tussen planten en dieren en hun omgeving.
<b>Emissie</b>	Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.
<b>Flankerend beleid</b>	Beleid zoals dat op aanverwante beleidsterreinen gevoerd wordt, bijvoorbeeld: het parkeerbeleid is flankerend beleid voor het beleid ten aanzien van het terugdringen van de groei van de automobiliteit op het hoofdwegennet.
<b>GS</b>	Gedeputeerde Staten, dagelijks bestuur van de provincie.
<b>Infrastructuur</b>	Stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het gebied.
<b>Initiatiefnemer</b>	Een natuurlijk persoon dan wel een privaot- of publiekrechtelijk persoon, die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarvoor een besluit vraagt respectievelijk zelf wil nemen.
<b>Masterplan Corridor N201</b>	Een in 1996 opgesteld plan om integraal de effecten te beoordelen van diverse verkeersmaatregelen in de Corridor van de N201 tussen de A4 en de A2.
<b>Milieu-effectrapport (MER)</b>	Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de verwachte gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en op zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.
<b>MIT</b>	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport: uitwerking van het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer.
<b>Mitigerende maatregelen</b>	Milieu-effect verzachtende maatregelen.
<b>Mobiliteit</b>	Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het produkt van een aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van de verplaatsing.
<b>Ondergronds Logistiek Systeem</b>	Een ondergronds aangelegd transportsysteem voor snelle en congestievrij transport van tijdkritische goederen, waaronder bloemen.
<b>O.V.</b>	Openbaar vervoer, ook collectief personenvervoer genoemd.

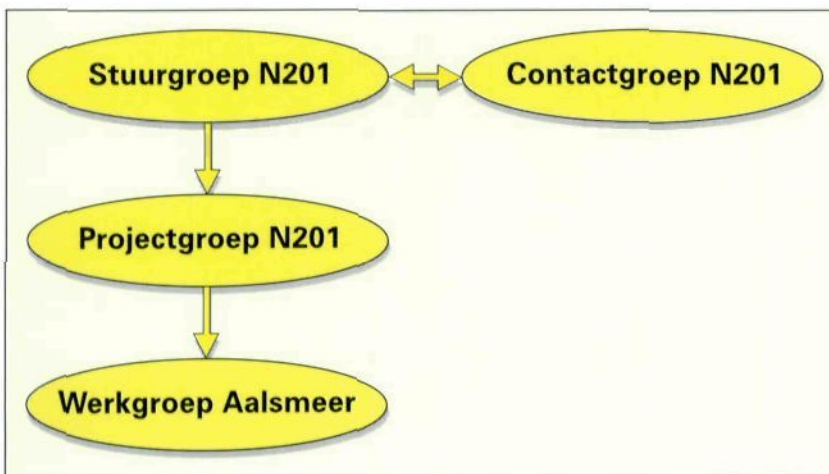


<b>Richtlijnen</b>	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.
<b>ROA</b>	Regionaal Orgaan Amsterdam.
<b>Startnotitie</b>	Document waarin de Initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.
<b>Streekplan ANZKG</b>	Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Het streekplan legt het ruimtelijk beleid in hoofdlijnen vast en is basis voor de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is in december 1995 een partiële herziening vastgesteld.
<b>Variant</b>	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.
<b>Verkeersmanagement</b>	Het geleiden van mobiliteit, waardoor vervoerstromen evenwichtiger verdeeld kunnen worden zodat het beschikbare wegennet optimaal gebruikt wordt. Belangrijkste aspect is het beïnvloeden van de routekeuze. Een mogelijkheid die recent is ontwikkeld is het dynamisch beïnvloeden van stromen. Daarmee wordt bedoeld dat er informatie wordt ingewonnen op het wegennet over intensiteiten en eventuele vertragingstijden op knelpunten. Door weggebruikers stroomopwaarts te voorzien van informatie over de vertraging en alternatieve routes, wordt deze de mogelijkheid geboden het knelpunt te vermijden.
<b>Vervoersmanagement</b>	Vervoersmanagement is het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze in vooral het woon-werkverkeer door stimulering van o.a. bedrijfsvervoerplannen, regelingen voor bedrijventerreinen, carpoolen etc.
<b>Zuidtangent</b>	Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding ten westen en zuiden van Amsterdam. De hoofdroute loopt van IJmuiden via Haarlem, Hoofddorp, Schiphol-Centrum (en -Oost), Amstelveen en Amsterdam- Zuidoost naar Weesp. De zijtak gaat vanaf Hoofddorp, via Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht en Vinkeveen naar de A2. Tevens is er sprake van een aantakking te Hoofddorp, vanuit Nieuw-Vennep.

<b>Richtlijnen</b>	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.
<b>ROA</b>	Regionaal Orgaan Amsterdam.
<b>Startnotitie</b>	Document waarin de Initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.
<b>Streekplan ANZKG</b>	Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Het streekplan legt het ruimtelijk beleid in hoofdlijnen vast en is basis voor de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is in december 1995 een partiële herziening vastgesteld.
<b>Variant</b>	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.
<b>Verkeersmanagement</b>	Het geleiden van mobiliteit, waardoor vervoerstromen evenwichtiger verdeeld kunnen worden zodat het beschikbare wegennet optimaal gebruikt wordt. Belangrijkste aspect is het beïnvloeden van de routekeuze. Een mogelijkheid die recent is ontwikkeld is het dynamisch beïnvloeden van stromen. Daarmee wordt bedoeld dat er informatie wordt ingewonnen op het wegennet over intensiteiten en eventuele vertragingstijden op knelpunten. Door weggebruikers stroomopwaarts te voorzien van informatie over de vertraging en alternatieve routes, wordt deze de mogelijkheid geboden het knelpunt te vermijden.
<b>Vervoersmanagement</b>	Vervoersmanagement is het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze in vooral het woon-werkverkeer door stimulering van o.a. bedrijfsvervoerplannen, regelingen voor bedrijventerreinen, carpoolen etc.
<b>Zuidtangent</b>	Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding ten westen en zuiden van Amsterdam. De hoofdroute loopt van IJmuiden via Haarlem, Hoofddorp, Schiphol-Centrum (en -Oost), Amstelveen en Amsterdam- Zuidoost naar Weesp. De zijtak gaat vanaf Hoofddorp, via Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht en Vinkeveen naar de A2. Tevens is er sprake van een aantakking te Hoofddorp, vanuit Nieuw-Vennep.

## Organisatiestructuur Uitvoering Masterplan Corridor N201

De Stuurgroep N201 bestaat uit de initiatiefnemers voor de uitvoering van het Masterplan N201: de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn, de Luchthaven Schiphol, de Verenigde Bloemenvelding Aalsmeer. Voor de behandeling van de omleiding om Uithoorn wordt de stuurgroep uitgebreid met de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen. De stuurgroep is opdrachtgever en eindverantwoordelijk voor het project Uitvoering Masterplan N201.



De vergaderingen van de stuurgroep worden voorbereid door de projectgroep N201. Hierin zit een ambtelijke vertegenwoordiging van de initiatiefnemers. De projectgroep maakt afspraken over de uitvoering van de deelprojecten en coördineert de werkgroepen. Voor elk deelproject bestaat een afzonderlijke werkgroep. Daarnaast bestaat er nog een werkgroep Communicatie en Financiering.

In de contactgroep vindt de 'over all' afstemming plaats. Naast de leden van de stuurgroep zijn hierin vertegenwoordigd: het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam, de Kamers van Koophandel voor Haarlem, Amsterdam en Utrecht, de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening, de directies Noord-Holland en Utrecht van Rijkswaterstaat, de Schiphol Area Development Company en het waterschap Groot Haarlemmermeer.



## **Colofon**

### **Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123  
2000 MD Haarlem

### **Redactie**

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

### **Foto's, kaarten en grafische verzorging**

Facilitair Bedrijf, MediaProductie

### **Papier**

Greencoat

### **Oplage**

600 exemplaren

Haarlem, maart 1999

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

# *Uitvoering Mast*

Hoof

Nieuw-Vennep

