

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport
Omlegging N201 om Aalsmeer

16 juni 1999

1019-43

ISBN 90-421-0538-0
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Afdeling E.L.M.
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

uw kenmerk
99-914947

uw brief
23 maart 1999

ons kenmerk
U289-99/Ke/fw/1019-44

onderwerp
Advies voor richtlijnen Omlegging N201
om Aalsmeer

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
16 juni 1999

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Omlegging N201 om Aalsmeer. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

dr. ir. G. Blom
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Omlegging N201 om Aalsmeer

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Omlegging N201 om Aalsmeer

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport Om-
legging N201 om Aalsmeer,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland door de Commissie voor de milieuf-
fectrapportage; namens deze,

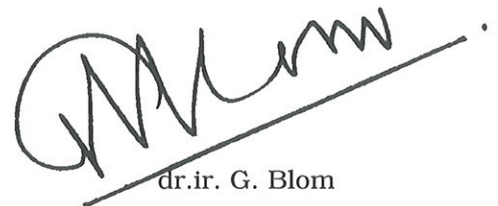
de werkgroep m.e.r. Omlegging N201 om Aalsmeer,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 16 juni 1999

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleem en doel	4
2.2 Besluitvorming	4
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Keuze/afbakening van alternatieven	5
3.3 Alternatieven	6
3.3.1 Nulalternatief/referentiekader	6
3.3.2 Nulplusalternatief	6
3.3.3 Omleggingsalternatieven	6
3.3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	7
4.1 Algemeen	7
4.2 Bodem en water	9
4.3 Levende natuur	9
4.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	9
4.5 Geluid en trillingen	10
4.6 Lucht	11
4.7 Externe en verkeersveiligheid	11
4.8 Woon- en leefmilieu	11
5. Vergelijking van alternatieven	12
6. Leemten in informatie	12
7. Evaluatieprogramma	13
8. Vorm en presentatie	13
9. Samenvatting van het MER	13

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 maart 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 1999 waarbij de Commissie uitstel van advisering is verleend.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr 64 d.d. 1 april 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

- De Commissie is van mening dat de plan- en besluitvorming over de omlegging N201 om Aalsmeer onmogelijk los kan worden gezien van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in het overige deel van de N201 corridor. De Commissie adviseert dan ook om de problemen, doelen en oplossingsrichtingen eerst van uit een breder perspectief te beschrijven alvorens in te gaan op de meer specifieke problemen in en rond Aalsmeer.
- Aangezien verwacht mag worden dat enkele van de voorgestelde alternatieven effecten zullen hebben op de provinciale ecologische hoofdstructuur geldt het "néé tenzij principe" uit het Structuurschema Groene Ruimte. Het MER zal derhalve moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden, of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze tracéalternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven, ook moet worden aangegeven welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast.
- De Commissie adviseert een omleggingsalternatief toe te voegen waarbij wordt uitgegaan van de verbetering van de bereikbaarheid van de A9 vanaf de N201 (via Legmeerdijk, Schinkeldijkje, Bosrandweg en Fokkerweg) in combinatie met de huidige N201. De Commissie adviseert hierbij uit te gaan van een situatie waarbij de N201 niet om Uithoorn wordt omgelegd. Verder dienen in dit alternatief maatregelen te worden opgenomen zoals aanleg van het OLS en de zuidtangent, herinrichting van de bestaande N201 door Aalsmeer, waarbij ook aandacht dient worden besteed aan de (on)mogelijkheden van een aquaduct. Indien blijkt dat deze oplossingsrichting een significante bijdrage kan leveren aan het oplossen van zowel de huidige als toekomstige leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in en rond Aalsmeer als de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de N201 corridor, dient deze in het MER als een reëel alternatief te worden uitgewerkt.
- De Commissie adviseert bij de afbakening van het studiegebied voor de aspecten geluid en lucht uit te gaan van het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling. Als vuistregel kan daarbij een significante verandering in de intensiteit op een wegvak gelijk gesteld worden aan een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

1. INLEIDING

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé te noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. De omleiding krijgt een aansluiting op de Fokkerweg/Schipholdijk. Voor de omlegging om Uithoorn en de omlegging om Aalsmeer worden aparte milieueffectrapportages doorlopen. De besluitvorming over de omlegging bij Aalsmeer vindt plaats in het kader van een herziening van het streekplan.

Bij brief van 23 maart 1999^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure over de omleiding Aalsmeer ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van donderdag 1 april 1999^{2]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen^{4]}, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

4 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleem en doel

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

De Commissie stelt daarbij de volgende aanpak voor:

- ① Beschrijf de huidige en autonome ruimtelijk-economische ontwikkeling van het studiegebied (ontwikkelingen ten aanzien van arbeidsplaatsen, woongebieden);
- ② Beschrijf de huidige (1999) en toekomstige (2010) leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op de N201 corridor. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van informatie die reeds is opgenomen in de corridorstudie N201 en de startnotitie. Voor zover gebruik is gemaakt van verouderde verkeersstellingen dienen deze tellingen te worden geactualiseerd (probleemstelling N201);
- ③ Schets de maatregelen voor de korte en middellange termijn, zoals die zijn opgenomen in het Masterplan Corridor N201. Maak vervolgens inzichtelijk in welke mate de opeenvolgende (deel)fasen tekens bijdragen aan het oplossen van de gesignaleerde leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen;
- ④ Beschrijf de huidige en toekomstige knelpunten in leefbaarheid en bereikbaarheid in en rond Aalsmeer (probleemstelling Aalsmeer).
- ⑤ Leidt uit de probleemstelling voor Aalsmeer concrete toetsbare doelen af. Geef daarbij aan wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk verkeers- en vervoers- en milieubeleid. Geef aan of de verschillende doelen neven- of ondergeschikt zijn (prioritering).

De Commissie adviseert bij de beschrijving van de verkeersproblemen duidelijk aan te geven in welke mate problemen worden veroorzaakt door:

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

2.2 Besluitvorming

In het MER dient op overzichtelijke wijze (bij voorkeur in tabelvorm) te worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar wetgeving, beleidsnota's en (ontwerp-)besluiten waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de provinciale ecologische hoofdstructuur, de geniedijk).

De Commissie adviseert de 'hardheid' van de randvoorwaarden en de consequenties hiervan voor de omlegging van de N201 in het MER aan te geven. Tevens

moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven^{5]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om daarbij onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven of en zo ja welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen worden genomen. Dit kunnen preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen zijn.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval maatregelen te worden overwogen, zoals geluidsschermen, verdiepte ligging of ondertunneling, aanpassing van de verlichting^{6]}, toepassing van geluidarm asfalt, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna en maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

3.2 Keuze/afbakening van alternatieven

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

- ① of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;
- ② of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze tracéalternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;
- ③ welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast^{7]}.

5 Zie ook hoofdstuk 5, 5 van dit advies.

6 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

7 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

3.3 Alternatieven

3.3.1 **Nulalternatief/referentiekader**

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

3.3.2 **Nulplusalternatief**

De Commissie adviseert in het MER eerst na te gaan of het nulplusalternatief in voldoende mate bij kan dragen aan het oplossen van de gestelde leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelen. Indien blijkt dat dit niet het geval is, is het niet zinvol het nulplusalternatief verder op zijn milieuconsequenties te beoordelen.

3.3.3 **Omleggingsalternatieven**

De keuze van de beschreven tracé-alternatieven plus flankerende maatregelen moet in het MER worden gemotiveerd. Hierbij zijn vooral de milieuarargumenten voor deze keuze van belang. De Commissie adviseert in het MER te motiveren welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij de bepaling van de ligging van de tracés in het horizontale en verticale vlak (verloop van bochten en hellingen: alignment).

De Commissie adviseert, mede gelet op de reacties die tijdens de inspraak naar voren zijn gekomen, om naast de in de startnotitie genoemde alternatieven in het MER tevens een omleggingsalternatief te onderzoeken waarbij wordt uitgegaan van de verbetering van de bereikbaarheid van de A9 vanaf de N201 (via Legmeerdijk, Schinkeldijkje, Bosrandweg en Fokkerweg) in combinatie met de huidige N201. De Commissie adviseert hierbij uit te gaan van een situatie waarbij de N201 niet om Uithoorn wordt omgelegd. Verder dienen in dit alternatief maatregelen te worden opgenomen zoals aanleg van het OLS en de zuidtangente, herinrichting van de bestaande N201 door Aalsmeer⁸). Indien blijkt dat deze oplossingsrichting een significante bijdrage kan leveren aan het oplossen van zowel de huidige als toekomstige leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in en rond Aalsmeer als de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de N201 corridor dient deze in het MER als een reëel alternatief te worden uitgewerkt.

3.3.4 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief moet realistisch zijn. Dit betekent dat het moet voldoen aan de doelstellingen en binnen de competentie van de initiatiefnemers moet liggen. De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieube-

8 De Commissie adviseert, gelet op de opmerkingen uit de inspraak, ook aandacht te besteden aan de (on)mogelijkheden van een aquaduct.

scherming en milieuverbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

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

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief uit te gaan van:

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

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen die voorspelling van de autonome milieuontwikkeling kunnen beïnvloeden, verdient het aanbeveling om milieuontwikkelingen weer te geven aan de hand van verschillende scenario's, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Omvang studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat de tracés van de verschillende alternatieven en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

De Commissie adviseert bij de afbakening van het studiegebied voor de aspecten geluid en lucht uit te gaan van het gebied dat beïnvloed wordt door significante

veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling. Als vuistregel kan daarbij een significante verandering in de intensiteit op een wegvak gelijk gesteld worden aan een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Prognoses

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

De Commissie adviseert vanwege onzekerheden ten aanzien van aannames in de modellen (bijvoorbeeld ten aanzien van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in de A4-zone) na te gaan in welke mate de alternatieven ook na 2010 kunnen voldoen aan doelstellingen en toetsingscriteria.

Type milieu-informatie

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

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld de afname van de geluidsbelasting en de toename van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande wegen);
- er moet worden ingegaan op activiteiten die het (in)directe gevolg zijn van de omlegging van de N 201. Zo kan het omleggen van de N201 leiden tot het aantrekkelijker worden van deze route voor doorgaand verkeer hetgeen kan leiden tot nieuwe leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

4.2

Bodem en water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de kwaliteit en de opbouw van de bodem en de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater.

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

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

4.3 Levende natuur

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

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de (provinciale) ecologische hoofdstructuur;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende en waardevolle planten- en diersoorten.

Bij de beschrijving van de effecten dient te worden ingegaan op zowel de positieve als de negatieve effecten op de (potenties van) de provinciale ecologische hoofdstructuur.

4.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen, de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

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

- de huidige en toekomstige visueel-ruimtelijke opbouw: ruimtebepalende elementen en patronen (bebouwing, beplantingen, verkaveling, wegen, waterlopen, bodemgebruiksvormen);
- de huidige en toekomstige herkenbaarheid alsmede de visuele invloedssfeer van ruimtebepalende elementen;
- het huidige en toekomstige landschapsbeeld (schaal van het landschap, mate van openheid/beslotenheid, doorzichten, vergezichten, visuele relaties, karakteristieke elementen, visueel storende elementen);
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals bebouwings- en plantingselementen, dijken, kaden, ontginnings-, verkavelings- en wegenpatronen alsmede zeldzame of karakteristieke landschapstypen (inclusief de mate van gaafheid);
- aanwezigheid/aantasting van archeologische objecten (oude bewoningsresten, scheepswrakken) alsmede archeologische vindplaatsen en aardkundige waarden.

De Commissie adviseert bijzondere aandacht te besteden aan de kruising van de N201 met de lintbebouwing langs de Oosteinderweg, het boezemwater van de Haarlemmermeer en de bebouwing langs de Aalsmeerderdijk.

De Commissie adviseert de landschappelijke inpassing van alternatieven aan de hand van (3D-) visualisaties inzichtelijk te maken⁹].

4.5 Geluid en trillingen

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

- de verandering in de geluidbelasting als gevolg van veranderingen in verkeersintensiteiten/samenstelling van het verkeer;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- de veranderingen in het aantal geluidssaneringssituaties;
- de verandering van het geluidbelast oppervlak;
- de verandering in de trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

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

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

4.6 Lucht

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

De gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te worden beschreven voor zover sprake is van een significante verandering in verkeersintensiteiten of modal split¹⁰] tenzij in de huidige situatie grenswaarden, voor bijvoorbeeld NO₂, (dreigen te) worden overschreden.

9 Een goed voorbeeld in dit kader is de Trajectnota N9 Koedijk – De Stolpen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998.

10 Zie ook §4.1.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen. Hierbij kan tot 30 meter uit de weg het CAR-model worden gebruikt; verder van de weg af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

4.7 Externe en verkeersveiligheid

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

- een kwalitatieve beschrijving van de verandering in de externe veiligheid;
- de verandering van het aantal verkeersslachtoffers per jaar.

4.8 Woon- en leefmilieu

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

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

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

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s)¹¹] worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven ver-

11 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

schillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

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

Beschreven moet worden:

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

7. EVALUATIEPROGRAMMA

De provincie Noord-Holland moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de initiatiefnemers in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

De Commissie adviseert de verkeerseffecten van de verschillende uitvoeringsfasen uit het Masterplan corridor N201 zorgvuldig te monitoren.

8. VORM EN PRESENTATIE

De Commissie beveelt aan om:

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

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

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming^{12]};
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

12 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Omlegging N201 om Aalsmeer

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 maart 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Datum 23 maart 1999

Nr. 99-914947



Onderwerp Startnotitie m.e.r. omlegging N 201 om Aalsmeer.

Bezoekadres
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel. (023) 514 31 43
Fax (023) 514 30 30

E-mail
post@noord-holland.nl

Commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3000 GH UTRECHT
Commissie voor de
milieu-effectrapportage

VERZONDEN

30 MRT 1999

ingekomen : - 1 APR. 1999

nummer : 340-99

dossier
EIM/SBO : 1019-14/4 (ix)

Afdeling

Bijlagen) 3

kopie naar :

Behandeld door Drs. M. Jonk Telefoon (023) 5143560

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer doen wij u bijgaand toekomen de startnotitie inzake de omlegging van de provinciale weg N 201 om Aalsmeer. De provincie Noord-Holland treedt in deze m.e.r.-procedure op als initiatiefnemer en als bevoegd gezag.

Ons college heeft samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer, de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer en de Luchthaven Schiphol, de provincie Utrecht en de gemeente Ronde Venen in 1996 het Masterplan Corridor N 201 opgesteld. Het Masterplan voorziet in een samenhangend pakket maatregelen voor de aanpak van de problemen rond de N 201, één van de drukste provinciale wegen van Nederland.

In het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Masterplan N 201 zijn de verschillende projecten, waar onder ook de omleiding N 201 Uithoorn en de aansluiting op de A 4 te Haarlemmermeer (waarvoor reeds m.e.r.-procedures zijn gestart) in hun onderlinge samenhang beschreven.

Ons college heeft heden de startnotitie m.e.r. voor de omlegging N 201 om Aalsmeer vastgesteld. Wij zullen aan Provinciale Staten van Noord-Holland het voorstel doen om het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) te herzien, met inbegrip van een partiële streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol. In het MER zal het in het Masterplan genoemde tracé voor de omlegging van de N 201 om Aalsmeer worden onderzocht.

Naast dit initiatief wordt de mogelijkheid van de aanleg van een ondergronds logistiek systeem voor transport van tijdkritische goederen, zoals bloemen, kranten maar ook assemblage-componenten, tussen de bloemenveiling in Aalsmeer, de vrachtterminals op Schiphol en een nog te realiseren railterminal nabij Hoofddorp onderzocht.

De Stichting Ondergronds Logistiek Systeem (OLS)-Aalsmeer, Schiphol, Hoofddorp heeft daartoe bij ons een startnotitie ingediend, die wij u separaat (ons nr. 99-914948) toezenden. Genoemde stichting treedt in deze m.e.r.-procedure op als initiatiefnemer.

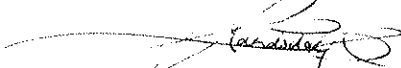
Het ligt in de bedoeling om een besluit over beide initiatieven in één streekplanherziening mogelijk te maken door de m.e.r.- en streekplanprocedures zoveel als mogelijk parallel te laten lopen.

Wij verzoeken u met inachtneming van de in de wet bepaalde termijn ons van advies te dienen met betrekking tot de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport.

Daarbij vragen wij uw aandacht voor de onderlinge verbanden tussen de verschillende initiatieven zoals genoemd in het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Masterplan N 201. Onze aandacht gaat met name uit naar de relatie tussen de door ons voorgenomen omlegging van de N 201 om Aalsmeer en het initiatief ter zake van de aanleg van een ondergronds logistiek transportsysteem.


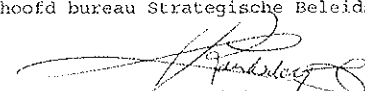
Naast de startnotitie voor de omlegging N 201 om Aalsmeer met bijbehorende samenvatting, treft u bijgaand aan de bekendmaking van de terinzagelegging van de startnotitie. De startnotitie voor de aanleg OLS leggen wij u separaat om advies voor.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,
hoofd bureau Strategische Beleidsontwikkeling,


mw. drs. A.E.M. Randsdorp.

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 1999 waarbij de Commissie uitstel van advisering is verleend

Datum 2 juni 1999		Nr. 99-2617	
Onderwerp uitstel adviestermijn.		Commissie voor de milieueffectrapportage	
Commissie voor de m.e.r. De heer ir. N.G. Ketting d.t.v. dhr. drs. P.A. Kee Postbus 2345 3500 GH UTRECHT		PROVINCIE  Noord-Holland	
		Bezoekadres Houtplein 33 2012 DE Haarlem	
		Postadres Postbus 3007 2001 DA Haarlem	
		Tel. (023) 514 31 43 Fax (023) 514 30 30 E-mail post@noord-holland.nl	
Afdeling ELM/SBO		Bijlage(n)l -	
Behandeld door drs. M. Jonk		Telefoon (023) 5143560	
		Uw kenmerk -	
Geachte heer Kee,			
In aansluiting op onze brief van 23 maart 1999, kenmerk 99-914947 en -914948, waarin wij u -overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer- om advies hebben gevraagd voor het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffect-rapport ter zake van de Omlegging N 201 om Aalsmeer, alsmede de Aanleg OLS, het volgende.			
Naar aanleiding van uw telefonisch verzoek, verlenen wij u hierbij uitstel voor het uitbrengen van uw advies. Ten behoeve van de voortgang van beide projecten stellen wij het op prijs wanneer wij uw definitieve advies voor richtlijnen uiterlijk 16 juni a.s., of zoveel eerder als mogelijk, in ons bezit hebben.			
Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, namens dezen, hoofd bureau Strategische Beleidsontwikkeling,			
 mr. drs. A.E.M. Randsdorp			

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van startnotitie in Staatscourant nr. 64 d.d. 1 april 1999



BEKENDMAKING STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE (MER) TEN BEHOEVE VAN: DE BESLUITVORMING INZAKE:

1. DE OMLEIDING VAN DE PROVINCIALE WEG N 201 BIJ AALSMEER; EN
2. DE AANLEG VAN EEN ONDERGRONDS LOGISTIEK SYSTEEM VOOR HET TRANSPORT VAN GOEDEREN TUSSEN DE VERENIGDE BLOEMENVEILINGEN AALSMEER, DE VRACHTTERMINAL OP SCHIPHOL EN EEN NOG TE REALISEREN RAIL SERVICE CENTRUM BIJ HOOFDDORP

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland maakt het navolgende bekend.

De provincie Noord-Holland heeft samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer, de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer en de Luchthaven Schiphol, de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen in 1996 het Masterplan N 201 opgesteld. Het Masterplan voorziet in een samenhangend pakket van maatregelen voor de aanpak van de problemen rond de N 201, één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Door de groeiende verkeersdruk in het gebied is de leefbaarheid in de betreffende gemeenten in het geding en de slechte bereikbaarheid van de bedrijven leidt tot economische schade. Tot de maatregelen behoren de omlegging van de N 201 om Aalsmeer en de aanleg van een ondergronds transportstelsel.

Omlegging N 201 om Aalsmeer

De provincie Noord-Holland heeft het voorstellen om voor de omlegging van de N 201 om Aalsmeer het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (inclusief Haarlemmermeer-Schiphol) te herzien. Voor de besluitvorming over de streekplanherziening zal een milieu-effectrapportage (mer) worden opgesteld. Het mer heeft tot doel om het milieubehang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft daartoe een startnotitie vastgesteld. In het mer zal het in het Masterplan genoemde tracé voor de omlegging N 201 om Aalsmeer onderzocht worden. Het tracé sluit aan bij de omliegende van de N 201 om Uithoorn en loopt - van oost naar west bekeken - vanaf de Legmeerdijk naar de Oude Meerweg/Fokkerweg in de gemeente Haarlemmermeer en vervolgens parallel aan de Fokkerweg om ter hoogte van de Aalsmeerderweg aan te sluiten bij de Kruisweg. Indien de omlegging voltooid is, wordt de huidige N 201 een lokale weg.

Aanleg Ondergronds Logistiek Stelsel Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp

Verder wordt de mogelijkheid voor de aanleg van een ondergronds transportsysteem onderzocht. Dit systeem dient voor het vervoer van tijdkritische goederen (zoals bloemen, kranten maar ook assemblagecomponenten) tussen de bloemenveiling in Aalsmeer, de vrachtterminals op Schiphol en een nog te realiseren railterminal nabij Hoofddorp.

De Stichting Initiatiefgroep Het Ondergronds Logistiek Stelsel (OLS), bestaande uit de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer, Amsterdam Airport Schiphol, NS Railinfrastructuur (RIB), Railned, Air Transport Association Netherlands, Nederland Distributieland, Centrum voor Ondergronds Bouwen en het Centrum Transport Technologie, heeft voor dit project een startnotitie voor de milieu-effectrapportage bij het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ingediend. Voor de omlegging N 201 om Aalsmeer en voor de aanleg van een ondergronds logistiek systeem, worden afzonderlijke mer-procedures gevolgd. Gezien de onderlinge samenhang van de beide projecten (het OLS volgt een over een zo groot mogelijke lengte het omleggingstracé van de N 201 en heeft invloed op de intensiteit van het vrachtverkeer op die weg) zullen de mer- en streekplanprocedures zoveel mogelijk parallel lopen. Het ligt in de bedoeling van de initiatiefnemers om een besluit over beide maatregelen in één streekplanherziening mogelijk te maken.

Startnotitie

De mer-procedure begint met de publicatie van de startnotitie. De startnotitie geeft een uiteenzetting van de voorgenomen activiteit, en geeft informatie voor de richtlijnen voor het op te stellen mer.

De startnotitie mer ten behoeve van de omlegging N 201 om Aalsmeer is op 23 maart 1999 door het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland definitief vastgesteld. Een samenvatting is beschikbaar. De startnotitie voor de aanleg van het OLS is op 23 maart 1999 bij het provinciaal bestuur van Noord-Holland ingekomen.

Richtlijnen

Voordat het mer kan worden opgesteld dienen hiervoor richtlijnen te worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Deze richtlijnen geven de gewenste inhoud van het mer aan. Een ieder wordt hierbij uitgenodigd mee te denken en opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van de milieu-effectrapportage van de twee voorgenomen activiteiten.

Terinzagelegging

De startnotities liggen van 2 tot 30 april 1999 tijdens kantooruren ter inzage:

- bij de provincie Noord-Holland, kamer 2008, Houtplein 33 te Haarlem;
- in het gemeentehuis van Aalsmeer, Drie Kolommenplein te Aalsmeer, afdeling Milieu, iedere ochtend van 08.30 tot 12.30 uur, 's middags echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak tel: 0297 38 75 75;
- in het stadhuis van de gemeente Amstelveen, kamer 001, Laan Nieuwer-Amstel 1 te Amstelveen, op maandag t/m donderdag van 08.00 tot 15.00 uur en vrijdag van 08.00 tot 12.00 uur;
- bij de dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlemmermeer, sector Vergunning en Handhaving, Nieuweweg 65 te Hoofddorp van 08.00 tot 12.00 uur en van 14.00 tot 16.00 uur;
- in het raadhuis van de gemeente Haarlemmermeer, afdeling Voorlichting, Raadhuisplein 1 te Hoofddorp van 08.30 tot 17.00 uur met uitzondering van de vrijdagmiddag;
- in het stadhuis van de gemeente Uithoorn, Laan van Meerwijk 16 te Uithoorn van maandag tot en met donderdag van 08.30 tot 17.00 uur en vrijdag van 08.30 tot 12.00 uur;

- bij de openbare bibliotheek in Hoofddorp, Dik Tromplein 2 te Hoofddorp;
 - bij de openbare bibliotheek van Aalsmeer, Marktstraat 19a te Aalsmeer;
 - bij de openbare bibliotheek van Uithoorn, A. Arienslaan 1 te Uithoorn.
- Bovendien liggen de startnotities, na kantooruren, ter inzage:
- bij het Postkantoor, Stationsweg 17 te Aalsmeer op de zaterdagen van 09.00 tot 12.00 uur;
 - het stadhuis van Amstelveen op de donderdagavonden van 17.00 tot 20.00 uur;
 - in het stadhuis van Uithoorn, echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak tel: 0297 54 32 23.

De tekst van de startnotitie kan ook worden ingezien via de web-site van de provincie Noord-Holland: www.noord-holland.nl (beleidsveld verkeer & vervoer).

Reacties

Opmerkingen met betrekking tot de door het provinciaal bestuur vast te stellen richtlijnen voor het mer voor beide projecten kunnen tot 30 april 1999 worden ingediend. Uw reactie kunt u richten aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
t.a.v. de afdeling E.L.M.,
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Voor meer informatie over de inhoud van het project omlegging N 201 om Aalsmeer kunt u contact opnemen met mevrouw G. Bakker tel: 023 514 52 35 van de afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland.

Voor vragen over het Masterplan N 201 kunt u contact opnemen met de heer J. Kilian tel. 023 514 32 05 van genoemde afdeling.

Voor nadere informatie over het project aanleg OLS kunt u telefonisch contact opnemen met mevrouw A. Dijkstra tel: 020 601 37 69 van Schiphol Project Consult, Postbus 7501, 1118 ZG Luchthaven Schiphol.

Voor vragen over de mer-procedure van beide projecten kunt u zich richten tot de heer M. Jonk tel: 023 514 35 60 van de afdeling Economie, Landbouw en Milieu van de provincie Noord-Holland.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Besluit: streekplanherziening

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C1.2

Activiteit:

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé te noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. De omleiding krijgt een aansluiting op de Fokkerweg/Schipholdijk. Voor de omlegging om Uithoorn en de omlegging om Aalsmeer worden aparte milieueffectrapportages doorlopen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 1 april 1999

richtlijnenadvies uitgebracht op: 16 juni 1999

Bijzonderheden:

In haar advies voor richtlijnen geeft de Commissie onder andere aan dat de plan- en besluitvorming over de omlegging N201 om Aalsmeer onmogelijk los kan worden gezien van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in het overige deel van de N201 corridor. De Commissie adviseert dan ook om de problemen, doelen en oplossingsrichtingen eerst van uit een breder perspectief te beschrijven alvorens in te gaan op de meer specifieke problemen in en rond Aalsmeer. Verder adviseert de Commissie een omleggingsalternatief te onderzoeken waarbij wordt uitgegaan van de verbetering van de bereikbaarheid van de A9 vanaf de N201 (via Legmeerdijk, Schinkeldijkje, Bosrandweg en Fokkerweg) in combinatie met de huidige N201. De Commissie adviseert hierbij uit te gaan van een situatie waarbij de N201 niet om Uithoorn wordt omgelegd. Verder dienen in dit alternatief maatregelen te worden opgenomen zoals aanleg van het Ondergronds Logistiek Systeem¹] en de zuidtangent, herinrichting van de bestaande N201 door Aalsmeer, waarbij ook aandacht dient worden besteed aan de (on)mogelijkheden van een aquaduct.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. L. Bijlmakers

dr.ir. G. Blom (voorzitter)

prof.ir. E. Horvat

prof.dr. H.B. Roos

ing. G. van der Sterre, M.Sc.

ir. M.E. Voskens-Drijver

Secretaris van de werkgroep: drs. P.A. Kee.

¹ Zie ook project 1018 Ondergronds Logistiek Systeem Aalsmeer, Schiphol, Hoofddorp.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990429	Kamer van Koophandel	Haarlem	19990506
1.a	19990512			19990525
2.	19990423	Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV)	Amstelveen	19990506
3.	19990427	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	19990506
4.	19990429	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	19990506
5.	19990427	n.v. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennermerland WRK	Nieuwegein	19990506
6.	19990426	Stichting 'Geen omlegging N201'	Aalsmeer	19990506
7.	19990426	Fam. J. Boomhouwer	Aalsmeer	19990506
8.	19990425	M. Moolhuijsen	Aalsmeer	19990506
9.	19990425	A.B.M. van der Laan	Aalsmeer	19990506
10.	19990428	G.J. Spaargaren	Aalsmeer	19990506
11.	19990425	M. Geleijn	Aalsmeer	19990506
12.	19990425	W.J. Spaargaren	Aalsmeer	19990506
13.	19990426	P.A.L. van der Meer	Aalsmeer	19990506
14.	19990426	D. Jongkind	Aalsmeer	19990506
15.	-----	C.A. Hagedoorn-Dompeling en J.R. Hagedoorn	Aalsmeer	19990506
16.	-----	M. Dompeling-Zuurveld	Aalsmeer	19990506
17.	19990428	J. Jaare	Aalsmeer	19990506
18.	19990428	R. Veenhuis	Aalsmeer	19990506
19.	19990429	Jac. van Leeuwen	Aalsmeer	199900506
20.	19990428	D. Postma	Aalsmeer	19990506
21.	19990428	H. Versteegh	Aalsmeer	19990506
22.	19990424	Patricia van Baal	Aalsmeer	19990506
23.	19990425	G. Koehler	Aalsmeer	19990506
24.	19990427	Wendy Havenaar	Aalsmeer	19990506

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
25.	19990428	Th. van Zelst	Aalsmeer	19990506
26.	19990428	H.P. Westerhof	Aalsmeer	19990506
27.	19990428	W. Boomhouwer	Aalsmeer	19980506
28.	19990428	H.K. Spaargaren	Aalsmeer	19990506
29.	19990428	M.G. van Vierzen-Spaargaren	Aalsmeer	19990506
30.	19990427	D.J. van de Schraaff	Aalsmeer	19990506
31.	19990428	J. Arendse	Aalsmeer	19990506
32.	19990428	B.M. van Reeuwen-Buijs	Aalsmeer	19990506
33.	19990427	D. van Willegem	Aalsmeer	19990506
34.	19990426	W. Olij	Aalsmeer	19990506
35.	19990428	E. Arendse	Aalsmeer	19990506
36.	19990428	I.G. Spaargaren-Schouten	Aalsmeer	19990506
37.	19990428	J.J. Geleijn	Aalsmeer	19990506
38.	19990428	Van de Polder	Aalsmeer	19990506
39.	19990428	S. van Willegem	Aalsmeer	19990506
40.	19990429	B. W. Vollmuller	Aalsmeer	19990506
41.	19990422	F.A.J. van Baal	Aalsmeer	19990506
42.	19990420	E.A. van Baal	Aalsmeer	19990506
43.	19990325	H.Th. Heegstra	Bilthoven	19990506
44.	19990430	Nathalie Jaarsma en Michel Verwer	Uithoorn	19990506
45.	19990428	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19990506
46.	19990323	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	19990506
47.	19990428	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Haarlem	19990506
48.	19990504	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	19990512
49.	19990429	Gasunie	Groningen	19990512
50.	19990425	Transportbedrijf Karel de Boer	Aalsmeer	19990512
51.	19990511	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	19990521
52.	19990427	Roland Haffmans	Amsterdam	19990521
53.	-----	De heer Kroon	Aalsmeer	19990521

