

## Behandelingsvoorstel voor de commissie WVV

Onderwerp: N201

Cie-datum : 23 sept 2002

Cie-nummer: [Q]

---

**Procedure:** in GS (na Cie. Vergadering) op: nvt  
eerdere behandeling in cie: WVV  
in PS: nee

inspraak: nee  
op: 30 okt 2000  
op: -

---

Behandelend ambtenaar: L.J.Scheffe

toestel: 3471  
b.g.g.: 3362

---

### Samenvatting (inclusief alternatieve mogelijkheden en communicatie):

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en De Ronde Venen hebben op basis van een bestuursovereenkomst een projectbureau opgericht met het doel om de voorlopige ideeën uit het Masterplan N201 nader uit te werken. Dit Masterplan betreft een groot aantal, met name Noord-Hollandse infrastructurele projecten waaronder ook de omlegging Uithoorn (zie kaartbeeld A). In het vigerende streekplan Utrecht is voor deze omlegging Uithoorn een globaal tracé opgenomen. De provincie Utrecht heeft de bestuursovereenkomst niet getekend omdat de bestuursovereenkomst was gericht op het opzetten van een PPS met de ontwikkeling van bedrijfsterreinen, voornamelijk in NH en een klein bedrijfsterrein in De Ronde Venen. Dit geeft een voor Utrecht onevenredig groot risico.

Het projectbureau heeft het Masterplan verder uitgewerkt en een meer gefundeerde raming gemaakt. Uit deze uitwerking blijkt dat de kosten voor dit Masterplan de financiële middelen zeer fors overschrijden (te kort: € 400-450 mln.). Een eerder voorstel om het project op te delen in deelprojecten hebben wij verworpen omdat daarmee onvoldoende garantie werd geboden om het vrachtverkeer van m.n. de bloemenveiling Aalsmeer direct naar de rijkswegen A4 en A9 te geleiden. Overigens was er ook bij dit voorstel geen sluitende financiële dekking.

Het voorgaande is voor het projectbureau aanleiding geweest om te zoeken naar planoptimalisaties. Het projectbureau heeft daartoe diverse alternatieven in beschouwing genomen. Het voorkeursalternatief van het projectbureau is op bijgevoegd kaartbeeld B weergegeven. Voor onze provincie zijn daarin de volgende punten van belang:

- Voorgesteld wordt om de verbinding tussen de omgelegde N201 en rijksweg A9 ten oosten van Amstelveen te laten aansluiten in plaats van ten westen.
- als alternatief voor het streekplantracé wordt een omleiding om Amstelhoek voorgesteld waarvan het tracé globaal is aangegeven.
- het projectbureau stelt voor om het deel van de N201 tussen de A2 en daar waar de omleiding Uithoorn aansluit op de bestaande N201 niet langer tot het project N201 te rekenen maar voor de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht te laten.

In reactie op deze voorstellen merken wij het volgende op.

- Het voorgestelde alternatief voor aansluiting aan rijksweg A9 sluit goed aan bij onze voorwaarde dat het vrachtverkeer meer direct naar het autosnelwegennet moet worden geleid zodat voor dit verkeer een alternatieve route wordt gecreëerd die de verkeersdruk op het Utrechtse deel van de N201 beperkt.
- Wij achten het momenteel niet zinvol om een definitief tracébesluit te nemen in het kader van de MER-procedure van het tracé volgens het vigerende streekplan Utrecht. Deze MER-procedure is overigens inmiddels wel afgerond en door de Commissie MER van een positief toetsingsadvies voorzien. De planoptimalisatie gaat echter uit van een alternatief tracé voor de omleiding Uithoorn

- Het voorgestelde alternatieve tracé voor de omleiding Uithoorn (Amstelhoektracé) is globaal door de provinciale diensten beoordeeld met enkele varianten daarin (zie bijlage 1). Deze tracés kennen naast enkele voordelen (goedkoper, verkeerskundig onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer) ook nadelen (amoveringen van woningen/bedrijven en kaveldoorstijgingen van economisch renderende agrarische bedrijven). Wij hebben ingestemd met nader onderzoek naar deze tracés maar daar een variant aan toegevoegd dat gebruik maakt van de bestaande busbaan en een route door Uithoorn (zie kaartbeeld C, tracé C). Met deze laatstgenoemde variant kan Uithoorn en de provincie NH het Uithoornse probleem op eigen grondgebied oplossen. De haalbaarheid van deze variant is echter onzeker en voor Uithoorn politiek onbespreekbaar. Mocht toch een oplossing via Utrechts grondgebied nodig zijn dan lijkt de variant over de Tienboerenweg (zie kaartbeeld C, tracé A) de minst nadelige.
- In het vigerende Streekplan is de mogelijkheid opgenomen voor aanleg van een nieuw bedrijventerrein ter hoogte van Liefkenshoek, tussen de omlegging Uithoorn (volgens het streekplantracé) en de bestaande N201. Wanneer definitief afgezien zou worden van dit streekplantracé vervalt ook de basis voor dit nieuwe bedrijventerrein.. Voor de gemeente heeft het schrappen van het bedrijventerrein tot gevolg dat hun optie om (een deel van ) de opbrengsten van dit bedrijventerrein in te brengen in het Masterplan N201 komt te vervallen.
- Het inkorten van de projectgrens betekent dat de provincie Utrecht zelf (financieel) verantwoordelijk wordt gesteld voor de reconstructie van het deel van de N201 tussen Amstelhoek en rijksweg A2. Echter, Noord-Holland rekent echter nog wel op een Utrechtse bijdrage (50 %) in het deel van de omlegging Uithoorn op Utrechts grondgebied. Vanwege de sterk gewijzigde uitgangspunten zijn wij echter van mening dat er voldoende gronden zijn om de (financiële) afspraken met NH te herzien en de eerder toegezegde provinciale bijdrage aan de omleiding Uithoorn (geheel of gedeeltelijk) te reserveren voor de reconstructie van de N201 tussen Amstelhoek en A2.
- Gelet op deze inkorting van de projectgrens is het aanvankelijke project feitelijk gesplitst in een project omleiding Uithoorn en een reconstructie N201-Utrecht. De dienst WVV heeft besloten de reconstructie N201-Utrecht met spoed ter hand te nemen. Het betreft een project in het kader van het BOR waarvoor in het Regionale Mobiliteitsfonds Utrecht een bedrag van € 18 mln is gereserveerd. Bij deze reconstructie wordt de weg aangepast aan het concept Duurzaam Veilig. Daarbij zal ook de aansluiting Vinkeveen betrokken worden evenals een verkenning naar het 'strekken' van de bocht bij Liefkenshoek.
- Voorgesteld wordt om aan onze medewerking aan het planoptimalisatie- voorstel de volgende voorwaarden te verbinden:
  1. De Rondweg Amstelhoek (dan wel variant hierop) wordt pas in gebruik genomen nadat de route naar rijksweg A9 operationeel is.
  2. Verkeer tussen de Bloemenveiling Aalsmeer en rijksweg A9 moet in 2 richtingen conflictvrij over het kruispunt omlegging Uithoorn/route naar A9 (N522) worden afgewikkeld.
  3. Nadere uitwerking van het alternatief voor de omlegging Uithoorn (varianten A, B of C uit kaartbeeld C)
  4. Nieuwe (financiële) afspraken tussen NH en Utrecht
  5. Verkeerssluw worden van de bestaande N201 in Uithoorn

De gemeente Amstelveen heeft inmiddels in reactie op de voorkeursvariant van het projectbureau aangegeven grote bezwaren te hebben tegen een route over haar grondgebied naar de oostelijke aansluiting op rijksweg A9. De gevolgen van deze uitspraak zijn vooralsnog onduidelijk. Het is niet ondenkbaar dat daarmee de Fokkerweg als verbinding met de A9 opnieuw in beeld komt en bijgevolg het project weer duurder wordt.

Haarlemmermeer wenst met spoed te komen tot reconstructie van de aansluiting N201/A4. Deze reconstructie betreft een dubbele aansluiting (Noordelijke en Zuidelijke Link) en het vervallen van de bestaande aansluiting. Deze reconstructie vormt onderdeel van het Masterplan maar Haarlemmermeer

dreigt afzonderlijk met het Rijk in overleg te treden als de besluitvorming over het Masterplan op zich laat wachten.

De provincie NH wil met spoed het concept-Streekplan Noord-Holland-zuid in Provinciale Staten agenderen. Bij uitstel dreigt het aflopen van de WVG-termijn (wet Voorkeursrecht gemeenten) voor een gebied in Aalsmeer waar het tracé van de omleiding Aalsmeer is geprojecteerd.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn voor het Projectbureau N201 aanleiding om voor de stuurgroepvergadering van 4 sept a.s. een concept- regio-akkoord voor te bereiden. Dit regio-akkoord moet de marsroute inzichtelijk maken tot 2003 en de basis vormen voor besluitvorming over het Streekplan. Kern van dit regio-akkoord is om wel de uitwerking van enkele dringende infrastructurele projecten op te starten (met name N201(Oostelijke Link)/A4) maar het feitelijke uitvoeringsbesluit uit te stellen tot een moment waarop alle betrokken partijen kunnen instemmen met het Masterplan. De tussentijdse periode wordt dan gebruikt om consensus te bereiken over het integrale Masterplan. Het financiële afbreukrisico hiervoor zou de prov. NH moeten dragen. Dit regio-akkoord biedt, bij instemming, voor de prov. NH voldoende basis voor besluitvorming over het Streekplan en geeft geen vertraging voor spoedeisende projectonderdelen. De gevolgen van een toekomstig, negatief besluit over het Masterplan voor het streekplan zijn onduidelijk. Voor de provincie Utrecht heeft het regio-akkoord geen directe gevolgen. Onze voorwaarde van een rechtstreekse verbinding naar A9 blijft wel essentieel.

De gemeente De Ronde Venen opteert voor een ondertunneling van de N201 bij Vinkeveen waarbij de kosten zouden moeten worden gefinancierd uit de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de N201 in Vinkeveen. Samen met de gemeente De Ronde Venen hebben wij onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van een dergelijke tunnel. Een eerste voorlopige conclusie luidt dat een dergelijke tunnel niet direct onhaalbaar zou zijn. De provincie stelt echter nog vele vragen m.n. ten aanzien van de gehanteerde aannamen. De gemeente De Ronde Venen laat momenteel de realiteitswaarde van deze aannamen onderzoeken.

#### **Communicatie:**

De stuurgroep N201 heeft over de recente ontwikkelingen het bijgevoegde persbericht uitgebracht. Zelf hebben wij de Utrechtse sprekers op het MER-Uithoorn middels bijgevoegde brief meegedeeld dat wij het, gelet op de gewijzigde inzichten over het tracé voor de omlegging Uithoorn, momenteel niet opportuun achten om een tracébesluit te nemen over het streekplantracé.

#### **Marsroute:**

- **Vanaf juli 2002:** start planvorming reconstructie N201
- **4 sept 2002:** stuurgroepvergadering : instemming concept Regio-akkoord  
Doel hiervan is:
  - basis voor NH voor besluitvorming streekplannen.
  - Inzichtelijk maken van marsroute tot eind 2002
- **Juli-sept 2002** Nadere uitwerking van de planoptimalisaties door het projectbureau. Op basis hiervan kan worden beoordeeld of de plannen (financieel) haalbaar zijn.
- **December 2002:** besluitvorming door partners Bestuursvereenkomst over N201.

#### **Wordt geagendeerd:**

- ter kennisneming

---

## Toelichting

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en De Ronde Venen hebben een bestuursovereenkomst getekend met het doel om de voorlopige ideeën uit het Masterplan N201 nader uit te werken. Dit Masterplan betreft een groot aantal, met name Noord-Hollandse, infrastructurele projecten waaronder ook de omlegging Uithoorn (zie kaartbeeld A). In het vigerende streekplan Utrecht is voor deze omlegging Uithoorn een globaal tracé opgenomen. Wij hebben de bestuursovereenkomst niet getekend omdat de bestuursovereenkomst was gericht op het opzetten van een PPS met de ontwikkeling van bedrijfsterreinen, voornamelijk in NH en een klein bedrijfsterrein in De Ronde Venen. Dit geeft een voor Utrecht onevenredig groot risico. Op basis van deze bestuursovereenkomst hebben de deelnemende partijen voor de uitwerking van dit Masterplan een projectbureau opgericht.

Een voorstel van het projectbureau om het project in projectdelen op te delen hebben wij als een niet acceptabele gedachte van de hand gewezen omdat daarmee onvoldoende garantie werd geboden om het vrachtverkeer van m.n. de bloemenvailing Aalsmeer direct naar de rijkswegen A4 en A9 te geleiden. Overigens was er ook bij dit voorstel geen sluitende financiële dekking.

Het projectbureau heeft het Masterplan verder uitgewerkt en een meergefundeerde raming opgesteld. Uit deze uitwerking blijkt dat de kosten voor dit Masterplan de financiële middelen zeer fors overschrijden (te kort: € 400-450 mln.).

Naar aanleiding van het bovenstaande heeft het projectbureau de mogelijkheden van planoptimalisaties en versoeringen globaal onderzocht. Het voorkeursalternatief van het projectbureau dat zich nu aftekent, is op het bijgevoegde kaartbeeld B weergegeven:

Voor Utrecht zijn de voorstellen op de volgende punten relevant:

- Een belangrijke wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke Masterplan is een alternatieve route naar rijksweg A9. Aanvankelijk was daarbij de Fokkerweg in beeld die ten westen van Amstelveen aansluit op rijksweg A9. In dit nieuwe voorstel wordt gekoerst op een rechtstreekse route vanaf de omgelegde N201 naar de oostelijke aansluiting van Amstelveen op rijksweg A9. De omlegging Uithoorn sluit als aftakking hierop aan. Deze route naar rijksweg A9 is voor Utrecht relevant omdat deze route het alternatief is voor de route over de N201 door Utrecht,
- In plaats van het streekplantracé dat ten noorden van Mijdrecht aansluit op de bestaande N201 wordt voorgesteld om de omleiding Uithoorn in te korten tot een omleiding die direct ten oosten van Amstelhoek wordt geleid en daar ook aansluit op de bestaande N201. Dit tracé is globaal aangegeven op kaartbeeld B.
- Door het projectbureau wordt in het kader van de planoptimalisatie verder voorgesteld om het deel van de N201 tussen rijksweg A2 en daar waar de omleiding Uithoorn aansluit op de bestaande N201, niet langer tot het project N201 te rekenen maar tot de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht te laten, dat wil zeggen dat vanuit Noord-Holland niet wordt bijgedragen in de kosten voor omvorming van dit deel.

In reactie op de planoptimalisaties kan het volgende worden opgemerkt en geconcludeerd:

- Wij hebben eerder 4 voorwaarden gesteld aan onze medewerking aan een omleiding Uithoorn
  1. Het Utrechtse deel van de N201 blijft 2\* 1 rijstroken; daarop mag geen filevorming opstreden nadat de capaciteit ervan zoveel mogelijk is opgerekt.
  2. Het (vracht)verkeer van met name Aalsmeer moet meer rechtstreeks naar het rijkswegennet worden geleid.
  3. Er moet goed openbaar vervoer in de corridor komen
  4. De financiering moet rond zijn voor de start van de uitvoering.

Het voorstel om de verbinding tussen de N201 en rijksweg A9 ten oosten van Amstelveen aan te sluiten voldoet goed aan de 2<sup>e</sup> voorwaarde. In feite zal een dergelijke route nog beter kunnen concurreren met de route over de bestaande N201 zodat ook beter aan de 1<sup>e</sup> voorwaarde kan worden voldaan. Het voorstel heeft geen invloed op de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> voorwaarden.

- De nieuwe voorstellen voor een alternatief tracé voor de omlegging Uithoorn plaatsen de lopende activiteiten rond deze omlegging in een ander licht. Deze lopende activiteiten hebben betrekking op het doorlopen van de MER-procedure op basis van het streekplantracé. Vorig jaar heeft de ter visie legging van het desbetreffende MER plaatsgevonden. In dat kader hebben wij een voorlopig tracébesluit genomen. Deze MER-procedure is inmiddels afgerond. De CIE-MER heeft een positief toetsingsadvies afgegeven. Deze procedure zou nu kunnen worden afgerond met een definitief tracébesluit. Wij achten het echter niet opportuun om nu zo'n definitief tracébesluit te nemen voor het tracé volgens het vigerende Streekplan Utrecht. De planoptimalisatie gaat immers uit van een alternatief tracé voor de omleiding Uithoorn.
- De voorstellen van het projectbureau inzake een alternatief tracé voor de omlegging Uithoorn zullen (wanneer daartoe besloten wordt) het nodig maken om een nieuw MER op te stellen. In dat kader zullen diverse varianten op hun milieu-gevolgen moeten worden onderzocht. De, door het projectbureau voorgestelde variant via de Tienboerenweg behoort daar in ieder geval toe. Daarnaast zijn varianten denkbaar ten noordwesten en zuidoosten ervan. De provincie Utrecht gaat er van uit dat daarbij ook de variant via Uithoorn (kaartbeeld C, variant C) toe behoort.
- Het voorstel om de omleiding Uithoorn te laten eindigen bij Amstelhoek in plaats van bij Mijdrecht is binnen de provinciale diensten globaal getoetst op zijn effecten. Daarbij zijn ook enkele varianten in beschouwing genomen die bij een eventueel toekomstig MER in de rede liggen om eveneens te worden onderzocht. In bijlage 1 zijn deze varianten beschreven en voorzien van voor- en nadelen. Geconcludeerd wordt dat deze varianten zowel voor- als nadelen hebben. De voordelen hebben betrekking op financiën (goedkoper dan het streekplantracé) en het verkeerskundige aspect (niet aantrekkelijk voor doorgaand verkeer). De nadelen hebben betrekking op kaveldoorsnijdingen van goed renderende agrarische bedrijven danwel het moeten amoveren van woningen/bedrijven. Voor een meer gedetailleerde onderbouwing wordt verwezen naar bijlage 1. Samenvattend kan worden geconcludeerd dat deze varianten niet wezenlijk slechter zijn dan het streekplantracé en nader onderzoek rechtvaardigen. De variant over de Tienboerenweg lijkt daarbij het minst nadelig.
- Wel zijn de provinciale diensten van mening dat een variant die in eerste instantie door het projectbureau is afgewezen, weldegelijk waard is om in het kader van de planoptimalisatie eveneens nader te onderzoeken. Deze variant betreft een route die gebruik maakt van de bestaande busbaan en in Uithoorn over het bestaande industrieterrein ten noorden van Uithoorn weer kan aansluiten op de geplande omlegging Uithoorn (zie kaartbeeld C, tracé C). Een dergelijk tracé lost het probleem in principe op in de gemeente waar het probleem zich manifesteert. Op voorhand moet echter worden opgemerkt dat de haalbaarheid van een dergelijke variant onzeker is en voor de Uithoornse politiek onbespreekbaar.
- In het vigerende Streekplan is de mogelijkheid opgenomen voor aanleg van een nieuw bedrijventerrein tussen de omlegging Uithoorn (volgens het streekplantracé) en de bestaande N201, ter hoogte van Liefkenshoek. Wanneer definitief afgezien zou worden van dit streekplantracé vervalt ook de basis voor dit nieuwe bedrijventerrein. Voor de gemeente heeft het schrappen van het bedrijventerrein tot gevolg dat de opbrengsten vanuit de grondexploitatie komen te vervallen. De gemeente De Ronde Venen wilde een deel van deze opbrengsten inbrengen in het Masterplan N201. Ook het uitplaatsen van bedrijven uit de bebouwde kom van De Ronde Venen komt met het schrappen van het bedrijventerrein te vervallen.
- Het voorstel om de reconstructie van het gedeelte van de N201 dat niet wordt omgeleid (Amstelhoek-A2), niet langer tot het project te rekenen, houdt in dat de provincie dit zelf zal moeten financieren. Dit is in strijd met de eerdere afspraak dat Noord-Holland hierin voor 50 % zou bijdragen. Anderzijds rekent Noord-Holland er nog wel op dat wij het onderdeel uit deze afspraken nakomen dat betrekking heeft op onze bijdrage aan de omlegging Uithoorn. Deze

afpraak hield in dat wij voor 50 % zouden bijdragen in de kosten van de omlegging Uithoorn op het Utrechts grondgebied. Gelet op de sterk gewijzigde uitgangspunten, zijn wij echter voornemens om de (financiële) afspraken met bestuur van NH te herzien. Wij overwegen daarbij om geen bijdrage meer toe te zeggen aan de omlegging Uithoorn en de financiële middelen te reserveren voor de reconstructie van de N201. Deze reconstructie vormt onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsfonds Utrecht dat in het kader van het BOR is ingesteld en waarvoor een bedrag van € 18 mln is gereserveerd.

- Voorgesteld wordt verder om aan onze medewerking aan het planoptimalisatie-voorstel de volgende voorwaarden te verbinden:
  1. De Rondweg Amstelhoek (dan wel alternatief hiervoor) wordt pas in gebruik genomen nadat de route naar rijksweg A9 operationeel is.
  2. Verkeer tussen de Bloemenveiling Aalsmeer en rijksweg A9 moet in 2 richtingen conflictvrij over het kruispunt omlegging Uithoorn/route naar A9 (N522)
  3. Nader uitwerking van het alternatief voor de omlegging Uithoorn (alternatieven A, B of C uit kaartbeeld C)
  4. Nieuwe (financiële) afspraken tussen NH en Utrecht
  5. Verkeersluw worden van de bestaande N201 in Uithoorn

De gemeente Amstelveen heeft inmiddels in reactie op de voorkeursvariant van het projectbureau aangegeven grote bezwaren te hebben tegen een route over haar grondgebied naar de oostelijke aansluiting op rijksweg A9. De gevolgen van deze uitspraak zijn vooralsnog onduidelijk. Het is niet ondenkbaar dat daarmee de Fokkerweg als verbinding met de A9 opnieuw in beeld komt en bijgevolg het project weer duurder wordt.

Haarlemmermeer wenst met spoed te komen tot reconstructie van de aansluiting N201/A4. Deze reconstructie betreft een dubbele aansluiting (Noordelijke en Zuidelijke Link) en het vervallen van de bestaande aansluiting. Deze reconstructie vormt onderdeel van het Masterplan maar Haarlemmermeer dreigt afzonderlijk met het Rijk in overleg te treden als de besluitvorming over het Masterplan op zich laat wachten.

De provincie NH wil met spoed het concept-Streekplan Noord-Holland-zuid in Provinciale Staten agenderen. Bij uitstel dreigt het aflopen van de WVG-termijn (Wet Voorkeursrecht Gemeenten) voor een gebied in Aalsmeer waar het tracé van de omleiding Aalsmeer is geprojecteerd.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn voor het Projectbureau N201 aanleiding om voor de stuurgroepvergadering van 4 sept a.s. een concept- regio-akkoord voor te bereiden. Dit regio-akkoord moet de marsroute inzichtelijk maken tot 2003 en de basis vormen voor besluitvorming over het Streekplan. Kern van dit regio-akkoord is om wel de uitwerking van enkele dringende infrastructurele projecten op te starten (met name N201(Oostelijke Link)/A4) maar het feitelijke uitvoeringsbesluit uit te stellen tot een moment waarop alle betrokken partijen kunnen instemmen met het Masterplan. De tussenliggende periode wordt dan gebruikt om consensus te bereiken over het integrale Masterplan. Het financiële afbreukrisico hiervoor zou de prov. NH moeten dragen. Dit regio-akkoord biedt, bij instemming, voor de prov. NH voldoende basis voor besluitvorming over het Streekplan en geeft geen vertraging voor spoedeisende projectonderdelen. De gevolgen van een eventueel toekomstig, negatief besluit over het Masterplan voor het streekplan zijn onduidelijk. Voor de provincie Utrecht heeft het regio-akkoord geen directe gevolgen. Onze voorwaarde van een rechtstreekse verbinding naar A9 blijft wel essentieel.

De gemeente De Ronde Venen opteert voor een ondertunneling van de N201 bij Vinkeveen waarbij de kosten zouden moeten worden gefinancierd uit de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de N201 in Vinkeveen. Samen met de gemeente De Ronde Venen hebben wij onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van een dergelijke tunnel. Een eerste voorlopige conclusie luidt dat een dergelijke

tunnel niet direct onhaalbaar zou zijn. De provincie stelt echter nog vele vragen m.n. ten aanzien van de gehanteerde aannamen. De gemeente De Ronde Venen laat momenteel de realiteitswaarde van deze aannamen onderzoeken.

**Communicatie:**

De stuurgroep N201 heeft over de recente ontwikkelingen het bijgevoegde persbericht uitgebracht. Zelf hebben wij de Utrechtse insprekers op het MER-Uithoorn middels bijgevoegde brief meegedeeld dat wij het, gelet op de gewijzigde inzichten over het tracé voor de omlegging Uithoorn, momenteel niet opportuun achten om een tracébesluit te nemen over het streekplantracé.

**Marsroute:**

- **Vanaf juli 2002:** start planvorming reconstructie N201
- **4 sept 2002:** stuurgroepvergadering : instemming concept Regio-akkoord  
Doel hiervan is:
  - basis voor NH voor besluitvorming streekplannen.
  - Inzichtelijk maken van marsroute tot eind 2002
- **Juli-sept 2002** Nadere uitwerking van de planoptimalisaties door het projectbureau. Op basis hiervan kan worden beoordeeld of de plannen (financieel) haalbaar zijn.
- **December 2002:** besluitvorming door partners Bestuursovereenkomst over N201.

## - ALTERNATIEVE TRACÉS VOOR OMLEGGING UITHOORN

### Alternatieve tracés voor omlegging Uithoorn

De volgende alternatieve tracés zijn beoordeeld (zie bijgevoegd kaartbeeld C):

- A op de Tienboerenweg (TBW)
- B tussen Amstelhoek en Tienboerenweg (TBW)

Een alternatief tracé ten zuidoosten van de Tienboerenweg is vergelijkbaar met variant B en is om die reden niet verder apart genoemd.

Een alternatief tracé waarbij de omlegging Uithoorn over de Middenweg wordt geleid is door de dienst weliswaar even overwogen maar heeft als nadeel dat een dergelijk alternatief als voorwaarde heeft dat tevens een westelijke randweg Mijdrecht moet worden aangelegd. Een dergelijke Randweg is nodig omdat verkeer vanuit de kern De Hoef e.v. via het bestaande wegennet van De Ronde Venen naar de omlegging Uithoorn zal rijden. Dit wegennet is niet op deze extra verkeersomvang berekend. Een westelijke Randweg moet hierin voorzien. Een dergelijke Randweg Mijdrecht was om die reden opgenomen in het Masterplan is om financiële redenen komen te vervallen. Daarnaast zal een dergelijk tracé nauwelijks afwijken van het oorspronkelijke Streekplantracé.

### Tracé A: Tracé op de Tienboerenweg

#### Voordelen:

- Geen doorsnijding van landbouwontwikkelingsgebied
- Bundeling van verkeersfuncties, heldere verkeersstructuur
- Het bochtige tracé past in het streven om de route via de N201 niet te aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

#### Nadelen:

- Amoveren van woningen lijkt onvermijdelijk
- Parallelweg nodig voor ontsluiting overige woningen/bedrijven
- Relatief hoge kosten grondaankoop

### Tracé B : Trace ten westen van de TBW

#### Voordelen:

- Het bochtige tracé past in het streven om de route via de N201 niet te aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.
- Kortste route langs de Amstel en daarom kosten voor wegaanleg naar verwachting het minst hoog
- Beperkte versnippering van de Polder Eerste Bedijking

#### Nadelen:

- Doorsnijding van een landbouwontwikkelingsgebied. De bedrijfsvoering van de betreffende melkveebedrijven wordt ernstig aangetast doordat huiskavels worden doorsneden. De bedrijfseconomische voordelen van een huiskavel (beperkte rijafstanden, koeien dicht bij melkstal, minder veevoer ) komen voor een groot deel te vervallen. Dit betekent hoge kosten voor sanering/uitkopen of amoveren van bedrijven.
- Relatief hoge kosten voor grondaankoop
- "Doorsneden" kavels worden onbereikbaar. Dit vraagt om extra ontsluitingsstructuur.
- Druk op "doorsneden" kavels voor andere dan agrarische bestemmingen

### Tracéafweging

Ambtelijk bestaat een lichte voorkeur voor variant A (over de Tienboerenweg) vanuit de overweging dat de verkeersfuncties kunnen worden gebundeld en geen doorsnijdingen plaatsvinden van agrarische

percelen. Deze laatste overweging is ook gehanteerd bij het voorkeursalternatief in het kader van de MER-procedure voor het streekplantracé. Verkeerskundig zijn beide tracés aanvaardbaar.

### **Busbaantrace**

Behalve de bovengenoemde tracés is ook een alternatief denkbaar waarbij gebruik gemaakt wordt van de bestaande busbaan en de brug over de Amstel. In Uithoorn buigt dit tracé in noordelijke richting af, door het bestaande industrieterrein van Uithoorn en takt dan aan op het eerder geplande tracé van de omlegging Uithoorn. (zie kaartbeeld C, tracé C). De voor- en nadelen van dit tracé zijn hieronder weergegeven.

### **Tracé C: tracé via busbaan door Uithoorn**

Voordelen:

- Maakt gebruik van bestaande oeververbinding
- Bus kan over huidige N201 door Uithoorn
- Verkeersprobleem in Uithoorn wordt in eigen gemeente opgelost;
- Het bochtige tracé past in het streven om de route via de N201 niet te aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer
- Geen aantasting van natuur in Utrecht

Nadelen:

- Tracé kruist bestaand industrieterrein en gebied waar woningbouw is gepland
- Mogelijke geluidsoverlast aanliggende bebouwing in Uithoorn en Amstelhoek

Dit alternatief C heeft ambtelijk een sterke voorkeur aangezien het feitelijke probleem waarvoor een omleiding Uithoorn nodig is, ook in de gemeente/provincie zelf kan worden opgelost. Voor onze provincie kan verdere aantasting van het agrarische gebied van de Polder Eerste Bedijking worden voorkomen. Onzeker is echter of dit alternatief op voldoende draagvlak kan rekenen. Bekend is dat de gemeente Uithoorn uitgesproken tegenstander is van een dergelijke oplossing omdat deze in strijd is met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen voor Uithoorn.

**Samenvattend:** Inzetten op de nadere uitwerking van alternatieve tracés in de volgorde : C,A, B.