~~567/bgs~~
1019-94 2e

RICHTLIJNEN

VOOR HET

MILEU-EFFECTRAPPORT

OMLEIDING N201 UITHOORN

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

JULI 1994

P 1019- 94
(2e ex)

RICHTLIJNEN

VOOR HET

MILEU-EFFECTRAPPORT

OMLEIDING N201 UITHOORN

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

JULI 1994

INHOUDSOPGAVE RICHTLIJNEN MER OMLEIDING PROVINCIALE WEG N201 TE UITHOORN

1. INLEIDING

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL
   2.1 Inleiding
   2.2 Achtergrondinformatie en prognoses
   2.3 probleemstelling en doel

3. GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN

4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN DAARVOOR
   4.1 Inleiding
   4.2 Referentiesituatie
   4.3 Nulplusalternatief
   4.4 Omleidingsalternatief
   4.5 Meest milieuvriendelijke alternatief
   4.6 Uitvoering

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU
   5.1 Algemeen
   5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater
   5.3 Flora, fauna en ecologie
   5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie
   5.5 Geluid en trillingen
   5.6 Lucht

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

7. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT

1. INLEIDING

De provincie Utrecht en de provincie Noord-Holland hebben het voornemen de provinciale weg N 201 ter hoogte van Uithoorn om te leiden. Op deze activiteit is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De m.e.r. plicht is gekoppeld aan het te nemen tracébesluit op Utrechts grondgebied en aan een streekplanuitwerking op Noordhollands grondgebied. Provinciale Staten van beide provincies zijn formeel initiatiefnemer en bevoegd gezag, maar hebben deze functies gedelegeerd naar de betreffende colleges van Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten van Noord-holland zijn coördinerend bevoegd gezag.

Deze richtlijnen, welke zijn opgesteld door het bevoegd gezag, beogen de inhoud van het op te stellen MER af te bakenen. De richtlijnen vormen tezamen met de regels voor de inhoud van een MER, zoals gesteld in de Wm, het toetsingskader bij de beoordeling van het milieu-effectrapport. De bekendmaking van de start van de m.e.r. heeft 18 november 1993 plaatsgevonden. Daarbij is een ieder in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken ten aanzien van de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER). Voorts zijn de wettelijk adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake van advies te dienen. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn bij de opstelling van de richtlijnen betrokken, voor zover deze betrekking hadden op milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit. Voor de wijze van verwerking van de ontvangen inspraakreacties en adviezen wordt verwezen naar de "Nota van beantwoording inspraakreacties en adviezen". Bovendien is als bijlage een overzicht opgenomen van de insprekers en adviseurs.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Inleiding

In de startnotitie is aangegeven dat gestreefd wordt naar het oplossen, dan wel beperken van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in Uithoorn, Amstelhoek en Mijdrecht. Op basis van een probleemanalyse langs deze twee sporen (bereikbaarheid en leefbaarheid) moet in het MER de doelstelling van het voornemen worden geconcretiseerd.

Bij die probleemanalyse en de onderbouwing van de noodzaak van de voorgenomen activiteit wordt in ieder geval aandacht besteed aan:
a) De huidige en toekomstige knelpunten en ontwikkelingen (waaronder ook planologische) in het gebied waar de N 201 doorheen loopt.
b) De beleidsuitgangspunten van het Rijk en de beide provincies.

Bij de in dit hoofdstuk gevraagde beschrijvingen en prognoses moeten de basisgegevens worden vermeld. Het gaat hierbij om:
- de parameters, die ten grondslag liggen aan de verkeersprognoses en de verandering van deze parameters in de tijd;
- de mate waarin rekening is gehouden met mogelijkheden om de groei van automobiliteit terug te dringen en welke concrete maatregelen daarvoor worden genomen.

2.2 Achtergrondinformatie en prognoses

Ter onderbouwing zal de verkeers- en vervoersproblematiek in het gebied waar de N 201 doorheen loopt zowel kwalitatief als kwantitatief moeten worden beschreven. De berekeningen dienen te worden uitgevoerd voor lichte, middelzware en zware voertuigen. Hierbij dienen de meest recente inzichten in de te verwachten ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen in de regio te worden verwerkt en dient aandacht te worden besteed aan relevante nationale plannen en regionale plannen zoals VINEX (en de daarbij behorende uitvoeringsconvenanten), Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Structuurschema Groene Ruimte, Streekplan ANZKG en Streekplan Utrecht, Beleidsplan Natuur en Landschap Utrecht (BNLU) en de beleidsvisie ontwikkeling Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Indien van dit beleid wordt afgeweken, moet dit worden gemotiveerd.

In de Beleidsvisie en Programma Openbaar Vervoer Noord-Holland (1991) zijn de eventueel aan te leggen regionale raillijn Amsterdam-Uithoorn (Randstadspoor) en de Bypass-Zuid opgenomen. In het MER dient aangegeven te worden of de voorgenomen activiteit gevolgen heeft voor deze eventueel aan te leggen verbindingen.

Daarnaast dient ingegaan te worden op de volgende punten:
- Wat is de herkomst, bestemming en grootte (nú en in de toekomst) van de verschillende vervoersstromen (onderscheiden naar vracht- en personenvervoer én woon- en werkverkeer). Met het oog op de effecten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit dient bijzondere aandacht te worden geschonken aan een betrouwbare prognose van het aandeel vrachtverkeer in de vervoersstromen, verdeeld over de dag- en nachtperiode. Tevens dienen de onzekerheidsmarges in de voorspellingen en de betekenis daarvan te worden aangegeven. Voorts dienen de spitsuurintensiteiten per rijrichting te worden bepaald. Deze gegevens hebben betrekking op de periode tot 2010.
- Welke ruimtelijke ordeningsmodellen (o.a. woningbouwlocaties) liggen aan de prognoses ten grondslag?
- Geef de te verwachten mate van capaciteitsproblemen alsmede de plaatsen waar deze zich zullen voordoen.
- Beschrijf verkortingen in rijtijden voor een aantal relevante relaties die kunnen worden bereikt (huidige omrijschade en vertragingen).

2.3 Probleemstelling en doel

<u>Probleemstelling bereikbaarheid</u>
Mede op basis van de in de voorgaande paragraaf gevraagde gegevens en prognoses moet een analyse worden gegeven van de bereikbaarheid van, naar en binnen het studiegebied, van intensiteiten, van capaciteiten en van congestiekansen.
In het MER moet een overzicht worden gegeven van de huidige en op korte termijn te verwachten infrastructuur in de regio. Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar problemen optreden in het goederenvervoer, het personenverkeer en het openbaar vervoer. Daarbij wordt ingegaan op de (beoogde) kwaliteit van de verbindingen. De bereikbaarheid alsmede de rol hierin van de bestaande verbindingen moeten op zowel regionaal als lokaal niveau worden beschouwd (ontsluiting van de veiling Aalsmeer en de woonkernen Uithoorn en Aalsmeer, bereikbaarheid in het kader van de agrarische bedrijfsvoering.)

Probleemstelling leefbaarheid
Er moet een beschrijving worden gegeven van de problematiek van leefbaarheid waarvoor een oplossing wordt gezocht.

Uit deze probleemstelling moeten in het MER de doelstellingen van het project worden afgeleid. Deze doelstellingen zijn mogelijk op een aantal aspecten tegenstrijdig. Daarom dient bij de formulering van deze doelstellingen een duidelijke systematiek te worden aangebracht, waarbij waar mogelijk hiërarchische verbanden (van globale naar concrete doelstellingen) worden beschreven. De doelstellingen dienen zodanig te worden geconcretiseerd dat kan worden beoordeeld in welke mate zij door middel van de voorgenomen activiteit, dan wel de in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, kunnen worden gerealiseerd.

3. GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN

In het MER wordt een korte en bondige beschrijving opgenomen van de geschiedenis van de besluitvorming over de omlegging van de provinciale weg N 201 ter hoogte van Uithoorn. Er wordt aangegeven welke overheidsbesluiten met betrekking tot de voorgenomen activiteit reeds zijn genomen en welke status deze besluiten hebben. Naast de in paragraaf 2.2 genoemde plannen wordt aandacht besteed aan het NMP2, de Milieubeleidsplannen en de Waterhuishoudingsplannen van de provincies Utrecht en Noord-Holland.

Daarnaast moet kort en duidelijk worden aangegeven voor welk besluit dit MER wordt opgesteld en welke fasering er in de besluitvorming zal plaatsvinden (tijdplan met stappen). Daarnaast wordt aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren (bij voorbeeld wijziging van bestemmingsplannen).
Verder moet worden aangegeven hoe de te nemen besluiten (streekplanuitwerking en tracébesluit zich verhouden tot respectievelijk het Streekplan ANZKG en het Streekplan Utrecht. In tabelvorm kan worden aangegeven, welk beleid en welke regelgeving op welke manier beperkend zijn voor het voornemen. Hierbij moet onder andere worden ingegaan op de betreffende (dan geldende) status van de streekplannen.

Geef globaal aan hoe de volgende fase van de omleiding van de N 201 (omleiding Aalsmeer) er uitziet en hoe deze zich verhoudt tot de voorgenomen activiteit. Indien de voorgenomen activiteit beperkingen met zich meebrengt voor wat betreft de keuzemogelijkheden voor deze volgende fase wordt dit expliciet vermeld. Verder moet worden aangegeven hoe de verbreding van de Legmeerdijk tot 2 maal 2 rijstroken zich verhoudt tot de voorgenomen activiteit.

4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN DAARVOOR

4.1 Inleiding

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moet ingaan op zowel de aanleg, de fysieke aanwezigheid, het gebruik en het beheer van de weg. De afbakening van de alternatieven moet worden gebaseerd op de probleemstelling en het doel.
Indien er verschillen bestaan in de termijn, waarop alternatieven kunnen worden gerealiseerd, en de mate waarin de realisatie van de alternatieven

afhangt van andere procedures, dient dit te worden aangegeven.

In eerdere studies zijn vijf varianten in beschouwing genomen, namelijk de nulplusvariant, de afleidingsvariant, de tunnelvariant, de auto(snel)-wegvariant en de openbaar-vervoervariant. In het MER moet kort en bondig worden aangegeven waarom deze varianten buiten beschouwing zijn gebleven, met name bezien vanuit de in hoofdstuk 2 geformuleerde doelstellingen.

In dit hoofdstuk worden naast de referentiesituatie een drietal alternatieven genoemd waaraan in het MER aandacht moet worden besteed. Elk alternatief kan op verschillende manieren worden uitgevoerd (bij voorbeeld tracévarianten, uitvoering met brug of aquaduct en de mate waarin mitigerende maatregelen worden ondernomen.) Er wordt dan gesproken over varianten van een alternatief.

4.2 Referentiesituatie

Ter vergelijking dient te worden beschreven wat er zou gebeuren als de voorgenomen activiteit, noch een der alternatieven wordt gerealiseerd. De dan optredende situatie van inrichting, gebruik en beheer, dient als referentie in het MER te worden opgenomen. Reeds genomen besluiten, die de inrichting van het studiegebied betreffen, dienen in deze beschrijving te worden meegenomen. Indien sprake is van aanzienlijke onzekerheden ten aanzien van de realisatie van één of meer ingrijpende initiatieven, kunnen voor de nulontwikkeling verschillende scenario's worden beschreven.

Aangegeven moet worden in hoeverre de hiervoor beschreven referentiesituatie(s) aan de in hoofdstuk 2 geformuleerde doelstellingen voldoet.

4.3 Nulplusalternatief

Gelet op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) zal in het MER aandacht moet worden besteed aan de mogelijkheden om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen zonder de omlegging van de N 201. Het nulplusalternatief is dat alternatief waarbij meer wordt ondernomen dan bij de referentiesituatie, zonder dat daarbij ingrijpende maatregelen aan de orde zijn. Uitgaande van de bestaande situatie zal het MER moeten aangeven in welke mate extra inzet van openbaar vervoer, mobiliteitsgeleidende maatregelen en voorzieningen aan de bestaande weg kunnen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten.

Bij de inzet van (hoogwaardig) openbaar vervoer verdient onder meer een zo optimaal mogelijk gebruik van het Zuidtangent de aandacht. Waarbij wordt aanbevolen gebruik te maken van de bevindingen van de studiegroep HOV Mijdrecht - A2.
Bij mobiliteitsgeleidende maatregelen en voorzieningen aan de bestaande weg kan bijvoorbeeld gedacht worden aan parkeermaatregelen en aan zodanige maatregelen dat daarmee het gebruik van de weg afneemt. Bij dit laatste zijn maatregelen denkbaar die bevorderen dat het doorgaande gemotoriseerde verkeer gebruik gaat maken van de daarvoor bedoelde verbinding A4 - A9 - A2.

4.4 Omleidingsalternatief

De startnotitie geeft aan dat het omleidingsalternatief bestaat uit vier tracé-varianten die in het MER nader worden onderzocht. Geef aan welke

overwegingen hebben geleid tot de keuze van deze tracévarianten. Geef aan welke overwegingen een rol spelen bij de keuze tussen een brug en een aquaduct. Geef aan in hoeverre er een relatie bestaat tussen de keuze voor een bepaald tracé en de keuze voor een brug of aquaduct. De volgende varianten worden onderscheiden:

- Variant 1a
  Deze ligt met name op Utrechts grondgebied noordoostelijk van het voorgaande. De kruising van de Amstel is circa 500 meter noordelijk van de Hollandse Dijk. Vervolgens verloopt het tracé parallel aan de voormalige gemeentegrens. Deze variant sluit oostelijk van de Wilnisser Zijweg aan op de bestaande N 201.
- Variant 1b
  (Het voorkeurstracé) buigt vanaf de Bovenkerkerweg af en snijdt vervolgens de noordoosthoek van het bedrijventerrein van Uithoorn aan. Aan het eind van de Hollandse Dijk wordt de Amstel gekruist. Het tracé loopt op Utrechts grondgebied parallel aan de kavelstructuur, om enkele honderden meters voorbij de Wilnisser Zijweg weer op de bestaande N 201 aan te sluiten.
- Variant 1c
  Is globaal 300 meter zuidwestelijk van het tracévariant 1B gesitueerd. Vanaf de Bovenkerkerweg buigt het tracé zodanig af, dat het noordoostelijk kwadrant van het bedrijventerrein van Uithoorn wordt doorsneden. Het traject door de Bovenkerkerpolder is hierdoor zo kort mogelijk. Na de kruising met de Amstel komt het tracé in de nabijheid van de hoeve Petronella op Utrechts grondgebied. De kavelstructuur wordt gevolgd tot de Eerste Zijweg. Vandaar wordt door middel van een ruime boogstraal aangesloten op de N 201. Het aansluitpunt ligt ongeveer halverwege de haakse bocht in de N 201 en de kruising met de Wilnisser Zijweg.
- Variant 1c'
  Deze variant is een combinatie van het Noordhollandse deel van de varianten 1b en het Utrechtse deel van variant 1c.

Wat de kruising met de Amstel betreft zullen voor de tracévarianten 1a, 1b en 1c steeds twee uitvoeringsvarianten beschreven moeten worden, namelijk met een brug en een aquaduct. Variant 1c' kan wat dit aspect betreft buiten beschouwing blijven omdat deze variant bij de kruising met de Amstel deel uitmaakt van variant 1b.

Voor de onderscheiden tracévarianten moet worden aangegeven welke verbindingen na realisering worden doorsneden.

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief moet reëel uitvoerbaar zijn. Op voorhand is niet te zeggen hoe dit alternatief eruit zal zien. Het komt tot stand op basis van een combinatie van de volgende elementen:

a. Eén van de alternatieven/varianten zoals voorafgaand beschreven of een nieuw alternatief;
b. Mobiliteitsgeleidende maatregelen;
c. Mitigerende (leefbaarheidsbevorderende) maatregelen.

Bij de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief wordt een koppeling gelegd met de thema's verstoring, verspreiding en verzuring. Daarnaast dient versnippering (waarvan sprake is bij doorsnijding van het gebied) een rol te spelen bij de formulering van dit alternatief.
De in het verleden onderzochte tunnelvariant (of een beperktere ondertun-

neling) kan deel uitmaken van het m.m.a. indien de aantasting van het milieu door de hiervoor beschreven alternatieven en varianten zulks rechtvaardigd.

4.6 Uitvoering

Bij alle uitvoeringsvarianten wordt aangegeven in hoeverre zij bepalend zijn voor de tracékeuze. Bij de beschrijving kan een onderscheid worden gemaakt in infrastructurele deelactiviteiten, mobiliteitsgeleidende en mitigerende maatregelen, onderscheiden naar aanleg enerzijds en gebruik en beheer anderzijds.

Bij de beschrijving van de alternatieven/varianten moet worden aangegeven, hoe de te verwachten negatieve milieugevolgen kunnen worden tegengegaan. Daarbij moet zowel aandacht worden besteed aan mitigering van tijdelijke als langdurige milieu-effecten en aan de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Ook zal moeten worden aangegeven hoe kan worden voorkomen, dat deze maatregelen een milieuprobleem slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Algemeen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling
De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het beoordelen van de gevolgen voor het milieu voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Literatuur en veldbeschrijvingen vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden als de voorgenomen activiteit de nulontwikkeling is. De mate van waarschijnlijkheid van die ontwikkelingen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Gevolgen voor het milieu
Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en alternatieven reikt. Per milieu-aspect zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend. Het studiegebied voor geluid wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 25% op wegvakniveau. Het studiegebied voor lucht wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 20% op wegvakniveau.

De gevolgen voor het milieu moeten worden beschreven voor de voorgenomen activiteit én de alternatieven. Hiertoe behoren zowel aanleg, het gebruik en het beheer van de weg(-gedeelten) als de extra maatregelen die nodig zijn voor de realisering van de doelstellingen uit andere beleidsnota's. Ook moet rekening worden gehouden met de verkeerskundige effecten van het voornemen en de alternatieven, zoals de gevolgen van mogelijk sluipverkeer op andere wegen en wegdelen.

Ten behoeve van de effectbeschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen.
- De manier waarop de milieu-effecten bepaald of beschreven zijn, dient te worden toegelicht. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de invoergegevens.
- In het bijzonder moet aandacht worden besteed aan die milieugevolgen die per locatie of alternatief verschillen.
- Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten en de totale invloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- Er moet worden ingegaan op activiteiten die het (in)directe gevolg zijn van de omlegging van de N 201. Zo zou omlegging van de N 201 kunnen leiden tot een extra economische potentie van het gebied. Benutting van die potentie leidt weer tot knelpunten en de wens tot nieuwe aanpassingen van de N 201.

5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen
Het MER dient in te gaan op:
- de geologie, geomorfologie en bodemgesteldheid (bestaande hoogteverschillen, bodemtypen en GEA-objecten;
- de geohydrologische gesteldheid, de grondwatersystemen en het oppervlaktewatersysteem (peilbeheer).

Bij de beschrijving moet gebruik worden gemaakt van gegevens over de geohydrologische en geomorfologische opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstroming, grondwaterstijghoogte, kwel/infitratiepatronen, ligging zoet/zout vlak, oppervlaktewatersysteem (peilbeheer) en grondwateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren. De ligging van ondergrondse leidingen in het plangebied moet geïnventariseerd worden.

Gevolgen voor het milieu
Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient te worden ingegaan op de gevolgen van het geschikt maken van het gebied voor de aanleg van een weg (gebruik ophoogzand, nivellering hoogteverschillen, doorsnijding van deklagen aanleg zandlichaam, uitspoelingskarakteristiek zandlichaam, vergraving van lagen, tijdelijke bronbemaling of peilverlaging, permanente verlaging).

De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden moeten zo precies mogelijk worden aangegeven met het oog op:
- de habitat van waardevolle en kwetsbare waterorganismen: een deel van *het studiegebied heeft de status 'hydrobiologisch waardevol'. Daarom* dient naast kwantitatieve hydrologische veranderingen ook aandacht te besteden aan effecten op de waterkwaliteit;
- het voorkomen van waardevolle natte en vochtige ecosystemen.

Verder dient ingegaan te worden op de gevolgen van de hydrologische ingrepen door bouwrijp maken van wegtracés op de verspreiding van bestaande verontreinigingen, zoals de verontreiniging van de Amstelbodem met polycyclische aromatische koolwaterstoffen. Daarnaast dienen de milieugevolgen beschreven te worden van de introductie van nieuwe

verontreinigingen door het toekomstig gebruik. Bodem en oppervlaktewater worden daarbij in hun samenhang bestudeerd.

Er moet worden ingegaan op de gevolgen van het mogelijkerwijs moeten verplaatsen van ondergrondse leidingen die in het plangebied liggen.

5.3 Flora, fauna en ecologie

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen
De beschrijvingen van de te behandelen biotische aspecten (levensgemeenschappen en indicatorsoorten of -groepen) dienen duidelijk gemotiveerd te worden in relatie tot de gebiedskenmerken. In ieder geval dient te worden ingegaan op de in het gebied aanwezige natuurwaarden en de grotere *natuurgebieden of natuurelementen waarvan het studiegebied deel uitmaakt*, met bijzondere aandacht voor:
- kwetsbare of bijzondere water- en oevervegetaties in polders, bovenlanden en Amstel;
- weide- en trekvogels in najaar en winter (bv. goudplevieren en smienten) in polders en bovenlanden (Met name wordt ingegaan op het belang van de polder Kromme Mijdrecht voor fouragerende lepelaars);
- verbindingsfunctie van het gebied in EHS en PEHS en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling tussen de grote moerasgebieden van Nieuwkoop en de Vechtplassen (bv. project De Nieuwe Venen).

Gevolgen voor het milieu
Bij de analyse van de milieuveranderingen kunnen verschillende invloeden onderscheiden worden, namelijk:
- ruimtebeslag, waardoor leefgebieden van waardevolle soorten verdwijnen, verkleind worden of versnipperd raken;
- uitstralingseffecten, met bijzondere aandacht voor verstoring van de avifauna. gebruik makend van het voorspellingsmodel van Reijnen & Foppen 1992 kan het gebied bepaald worden, waarin effecten van snelverkeer op broedvogelpopulaties optreden;
- verandering van de hydrologie (oppervlakte- en grondwaterstroming en -kwaliteit). Volstaan kan worden met een globale aanduiding van eventuele hydrologische veranderingen, de mogelijke belasting van het grond- en/of oppervlaktewater dient echter zo nauwkeurig mogelijk te worden aangegeven. Indien daartoe aanleiding is, wordt een globale beschrijving gegeven van de ecologische effecten op kwetsbare ecosystemen c.q. soorten. In ieder geval wordt aandacht besteed aan het verschil in effecten, zowel tijdelijke als permanente, van de passage over de Amstel;
- barrièrewerking en versnippering als gevolg van de wegaanleg. Het betreft hier effecten op lokale populaties, verminderde mogelijkheden voor uitwisseling tussen populaties én de versnippering/barrièrewerking op regionale schaal (bv. natuurontwikkelingsproject, PEHS). In dit kader is ook de wijze van passage over de Amstel van belang.

Tenslotte dient aandacht te worden besteed aan de ecologische inhoud van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Voor mitigerende maatregelen gaat het om een globale beschrijving van de geplande voorzieningen. Voor compensatie gaat het erom het aantal hectaren aan te geven en de daarop tot ontwikkeling te brengen natuur(doel)typen.

5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen
Ten aanzien van het landschap moet worden beschreven en zoveel mogelijk in (kaart)beeld worden gebracht:
- *de visueel-ruimtelijke opbouw: ruimtebepalende elementen en patronen* zoals het patroon van bebouwing, beplantingen, verkaveling, wegen, waterlopen en bodemgebruiksvormen;
- de landschapsstructuur: zowel de horizontale samenhang tussen elementen patronen als de verticale samenhang tussen elementen en patronen en de abiotische ondergrond. De in het gebied aanwezige kreekruggen worden globaal beschreven en in kaart gebracht;
- de herkenbaarheid alsmede de visuele invloedssfeer van structuren en elementen;
- het ruimtelijk beslag van de verkeersinfrastructuur;
- de visueel-ruimtelijke eigenschappen c.q. het landschapsbeeld zoals de *schaal van het landschap, openheid/beslotenheid, relief, doorzichten,* vergezichten, visuele relaties, karakteristieke elementen, visueel verstorende elementen, e.d.

Er moet een cultuurhistorische beschrijving van het gebied worden gegeven, in de zin van een historisch-ruimtelijke ontwikkelingsschets. Daarnaast moet een overzicht worden gegeven (en in kaart worden gebracht) van bestaande waardevolle cultuurhistorische elementen en patronen, bijvoorbeeld bebouwings- en beplantingselementen, fortificaties, dijken, kaden, eendenkooien, ontginnings-, verkavelings-, en wegenpatronen. Hierbij dient de mate van gaafheid te worden beschreven, alsmede de uniciteit van de afzonderlijke elementen.

Bestaande archeologische objecten (bijvoorbeeld oude bewoningsresten) moeten worden beschreven en in kaart gebracht. Daarnaast moeten ook de gebieden worden aangegeven waar archeologische vindplaatsen aanwezig (kunnen) zijn. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkelingen dient *te worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor de huidige situatie van* landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Gevolgen voor het milieu
Bij de effectbeschrijving dient een onderscheid te worden gemaakt in de effecten als gevolg van de aanleg, de fysieke aanwezigheid en het gebruik van de weg. Met betrekking tot het landschappelijke aspect moet aandacht worden besteed aan de veranderingen die optreden in de visueel-ruimtelijke opbouw, de landschapsstructuur, de herkenbaarheid van structuren en elementen, het ruimtebeslag van de verkeersinfrastructuur en het landschapsbeeld. Hierbij gaat het zowel om negatieve als positieve effecten. *Ook moet worden ingegaan op de positieve ontwikkelingsmogelijkheden van* de ingreep (bijvoorbeeld door middel van landschapsbouw), dan wel van mitigerende maatregelen in het kader van de kwaliteiten en kenmerken van het landschap en overige te verwachten ontwikkelingen. Het omleidingsalternatief moet visueel worden weergegeven in een uitvoering met een brug en met een aquaduct. Indien relevant moet dit geschieden voor alle onderscheiden tracés.

Ten aanzien van het cultuurhistorische aspect moet worden aangegeven, welke patronen en elementen verloren gaan, dan wel worden aangetast. Tevens moet worden aangegeven, op welke wijze cultuurhistorisch waardevolle elementen eventueel in de nieuwe situatie kunnen worden ingepast.

Ten aanzien van het archeologische aspect moet worden aangegeven welke objecten dan wel vindplaatsen verloren gaan dan wel worden aangetast en op welke wijze eventuele archeologische waarden in de nieuwe situatie kunnen worden ingepast. Ook moet worden aangegeven of er mogelijke archeologische vindplaatsen onbereikbaar worden voor onderzoek.

5.5 Geluid en trillingen

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen
Het MER dient de L_{Aeq}-waarden over respectievelijk de dag-, en nachtperiode en de daarvan afgeleide etmaalwaarden aan te geven ten gevolge van:
- het wegverkeer;
- de overige geluidbronnen, afzonderlijk en in cumulatie.

Indien de gegevens duidelijk verschillen voor de verschillende dagen van de week is het nodig deze verschillen eveneens te vermelden. Er moet bij alle berekeningen een terugkoppeling plaatsvinden naar verkeersgegevens en de daaraan verbonden onzekerheidsmarge.

De bestaande geluidsituatie in het studiegebied dient te worden beschreven en er dient een schatting te worden gemaakt van de te verwachten *autonome ontwikkeling met betrekking tot het referentieniveau.*

Het verdient aanbeveling de geluidgegevens voor zó veel kenmerkende punten te bepalen, dat op basis daarvan tevens geluidcontouren kunnen worden bepaald. Binnen de daardoor begrensde gebieden kan dan bij benadering het aantal door weggeluid gehinderde en ernstig gehinderde personen worden vastgesteld.

Tenslotte dient een overzicht te worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden (bij voorbeeld woongebieden en stiltegebieden).

Het is gewenst dat wordt nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van de trillingen van wegverkeer en/of andere trillingsbronnen.

Gevolgen voor het milieu
De informatie over de geluidsituatie in het studiegebied moet op kwantitatieve wijze worden aangegeven. Als basis hiervoor dienen de verkeersprognoses/-tellingen voor personenauto's en vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar). Voor het berekenen van de verschillen tussen de verschillende alternatieven kan volstaan worden met standaardrekenmethode I van de Wet geluidhinder. Daarnaast dienen berekeningen te worden verricht ter bepaling van de invloed van geluiddempende wegverhardingen, eventueel toe te passen bijzondere schermconstructies en de absorberende eigenschappen daarvan.
Voor de alternatieven dienen de prognoses tot aan de 50 dB(A)-contour zo precies mogelijk te worden uitgevoerd met opgave van de betrouwbaarheidsmarges, veroorzaakt door onzekerheden bij de invoergegevens en bij de modellering van de geluidoverdracht. In de nabijheid van stiltegebieden worden deze prognoses uitgevoerd tot aan de 40 dB(A)-contour. Buiten deze contouren kan worden volstaan met een gemotiveerde schatting van de geluidniveaus.

Alle resultaten dienen te worden gerelateerd aan het ter plaatse heer-

sende c.q. het volgens de autonome ontwikkeling te verwachten referentieniveau van het omgevingsgeluid. Dit dient als basis voor een kwalitatieve beoordeling van de te verwachten storing van het natuurlijke en landelijk milieu. In dit kader verdienen de stiltegebieden in het studiegebied bijzondere aandacht. In het overgangsgebied grenzend aan het stiltegebied dient het natuurlijke achtergrondgeluidniveaubinnen het feitelijke stiltegebied in principe onveranderd te blijven. Om de gevolgen voor het achtergrondgeluidniveau in het beschermde gebied te bepalen is de volgende methode geschikt. Het berekenen van de geluidsemissie vanwege de weg in L_{Aeq} en het meten van de L_{95} van het omgevingsgeluid minus de bijdrage van niet-omgevingseigen bronnen daar waar de geluidinval vanwege de nieuwe weg in het stiltegebied zou plaatsvinden. Vervolgens kan berekend worden op welke afstand het achtergrondgeluidniveau in de gebieden negatief beïnvloed wordt.

De tijdelijk optredende storing ten gevolge van geluid en trillingen tijdens de aanlegfase ter plaatse van het tracé en rond de aan- en afvoerwegen dient te worden aangegeven.

Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm, bijvoorbeeld met behulp van geluidcontourlijnen. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan of en zo ja in welke mate de aantallen door geluid gehinderden en ernstig gehinderden in het invloedsgebied veranderen. Daarbij kan worden uitgegaan van gemiddelde waarden voor het aantal bewoners per woning en/of het percentage gehinderden als functie van de geluidbelasting. Door per gebied tussen twee geluidcontouren (bijvoorbeeld 55 en 60 dB(A)) het aantal woningen te tellen kan op bovenstaande wijze het aantal gehinderden worden geschat. Deze aantallen zijn van belang om de alternatieven te vergelijken. Een overeenkomstige schatting dient te worden gemaakt voor het invloedsgebied van de toeleidende wegen.

Bij de prognoses dient een schatting gemaakt te worden van de onzekerheidsmarges als gevolg van onzekerheden in de invoergegevens (bijvoorbeeld aandeel vrachtverkeer) en in de wijze van berekening. Aandacht dient te worden gegeven aan mogelijk cumulatieve geluideffecten door gelijktijdige inwerking van andere bronnen, zoals industrie en vliegverkeer.

Het MER dient aan te geven, of er trillingshinder optreedt en of er binnen een zone van 200 meter langs de weg woningen of trillingsgevoelige bebouwing aanwezig zijn.

5.6 Lucht

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen die op deze wijze ontstaan, de immissieniveaus van zowel het wegverkeer als de achtergrondconcentratie.

Evenals bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu wordt hierbij de relatie gelegd met de vigerende immissiegrens- en richtwaarden. In het onderzoek worden in ieder geval alle voor verkeersemissies relevante

componenten betrokken (CO, NO2, benzeen en evt. stof).

Ten aanzien van veiligheid en woonmilieu dient een overzicht te worden gegeven van de leefbaarheid en (sociale) veiligheid aan de hand van onder meer hinderbronnen en aanwezige gevaarbronnen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor een deel kan hiervoor worden terugverwezen naar gegevens uit eerdere hoofdstukken.

Gevolgen voor het milieu
Het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.
Bij de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen activiteit en alternatieven aan de luchtverontreiniging in het studiegebied dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken. In de voorspellingen dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

Voor de aan de tracévarianten grenzende landbouwgrond moet worden aangegeven in hoeverre uitstoot van uitlaatgasemissies zowel direct (depositie) als indirect (verontreiniging van bodem en grondwater) de teelt van gevoelige gewassen (volle grondstuinbouw) onmogelijk maakt.

De beschrijving van de luchtkwaliteit kan geschieden aan de hand van de thema-indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan. De volgende thema's moeten worden onderzocht:

* Verzuring
Er wordt op z'n minst een kwalitatieve beschouwing gegeven van de toename of afname van emissies in relatie tot de depositieniveaus en de depositiedoelstellingen.

* Verspreiding
Hierbij kan worden ingegaan op de immissieconcentraties van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, benzeen, benzo-(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen) koolmonoxyde, lood, fijn stof en zwarte rook. De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling mogelijk wordt.
In ieder geval wordt kort ingegaan op de toe- of afname van emissieniveaus in relatie tot de NMP (emissiereduktie)doesstellingen.

* Verstoring
In kwalitatieve zin dient aandacht te worden besteed aan het optreden van mogelijke stankhinder.

* Verandering van het klimaat, energiegebruik
Hiervoor moet de emissie van CO_2 in het studiegebied worden aangegeven.

* Veiligheid en woonmilieu
Op basis van een beschrijving van representatieve ongevalscenario's moet het MER per deel van de tracé's de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg aangeven. Hierbij kan worden gedacht aan het vrijkomen van vluchtige en/of vloeibare en wateroplosbare toxische of andere gevaarlijke stoffen. Dit kan plaatsvinden middels een risico-analyse. In het MER zal tevens de algemene verkeersveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van tracéringen, kruisingen, enzovoort) en de barrièrewerking van de weg voor langzaam verkeer [(brom-)fietsers, landbouwverkeer en voetgangers].

* Indirecte effecten
Bij de indirecte effecten dient te worden ingegaan op de de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen en de gewijzigde bereikbaarheid op het functioneren (inclusief leefbaarheid, belevingswaarde en gebruikswaarde) van het gebied.

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

De verschillende alternatieven en varianten moeten ten aanzien van de milieugevolgen worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader. Bij deze vergelijking dient een voorkeursvolgorde per milieu-aspect te worden opgesteld.
Tevens dient te worden aangegeven welke gangbare milieukwaliteitseisen, streefwaarden en doeleinden van het milieubeleid daarbij in beschouwing zijn genomen. Tenslotte dient te worden aangegeven in welke mate elk der alternatieven en varianten bijdraagt aan de realisering van de in hoofdstuk 2 geformuleerde doelstellingen.

7. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE

In het MER moet worden aangegeven:
- welke in de richtlijnen gevraagde informatie niet kan worden geleverd;
- wat de onzekerheidsmarges zijn voor de gepresenteerde informatie;
- waardoor de lacunes in de kennis wordt veroorzaakt;
- of op korte termijn in deze lacunes kan worden voorzien.

De betekenis die hieraan moet worden gehecht voor de besluitvorming dient op een inzichtelijke wijze te worden geformuleerd. Informatie die essentieel voor de besluitvorming zal zijn, kan echter niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden uitgewerkt (zo nodig door nader onderzoek).

Bij de besluitvorming zal door het bevoegd gezag een evaluatieprogramma worden opgesteld, waarbij daadwerkelijk optredende milieugevolgen worden gemeten. Daarbij worden de in het MER geïdentificeerde leemten in kennis en onzekerheden betrokken. Het MER bevat een eerste aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma, waarbij ook aandacht kan worden geschonken aan de doelgerichtheid van de getroffen voorzieningen en mitigerende maatregelen.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER. In de samenvatting van het MER komen de volgende elementen aan de orde:
- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het meest milieu-vriendelijke alternatief;
- beschrijving van de bestaande situatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven en varianten.
- de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven en varianten, mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

Bij de presentatie van het MER is het van belang:
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf, maar in bijlagen op te nemen;

Daarnaast is het wenselijk in het MER:
- te verwijzen naar de richtlijnen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

NOTA VAN BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

2. Wijze van verwerking inspraakreacties en adviezen
   2.1. algemeen
   2.2. bereikbaarheid
   2.3. milieuhygiëne
   2.4. natuur, landschap en ecologie
   2.5. bodem en water
   2.6. woon- en leefmilieu
   2.7. overige

1. Inleiding

De startnotitie MER/Streekplanuitwerking Omleiding Provinciale weg N 201 bij Uithoorn heeft vanaf 19 november 1993 tot 1 januari 1994 op een zestal plaatsen ter inzage gelegen. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de inhoud van de op te stellen richtlijnen. Van het vorenstaande is in vier plaatselijke bladen en bovendien op 18 november 1993 in de Staatscourant mededeling gedaan. Tevens zijn de wettelijke adviseurs in de gelegenheid gesteld het bevoegde gezag van advies te dienen.

Op 4 februari 1994 waren in totaal 29 inspraakreacties binnengekomen bij gedeputeerde staten van Noord-Holland als coördinerend bevoegd gezag. Op 19 januari 1994 werd het richtlijnenadvies van de Commissie voor de m.e.r. ontvangen.

2. Wijze van verwerking inspraakreacties en adviezen

Bij de voorbereiding van de richtlijnen zijn alle op 4 februari 1994 bij het bevoegd gezag in bezit zijnde inspraakreacties en -adviezen betrokken. Onderstaand overzicht geeft een indruk van de hoofdlijnen van de opmerkingen. Bij het overzicht is niet opgenomen hoeveel personen en/of instanties een bepaalde opmerking hebben gemaakt, omdat het voor de afbakening van de richtlijnen niet relevant is.

De opmerkingen en adviezen zijn naar onderwerp en inhoud gerubriceerd. In onderstaande notitie is door middel van een inspringende tekst aangegeven welke reacties **niet** in de richtlijnen zijn verwerkt. Voorts wordt in de cursief afgedrukte stukjes uitleg gegeven naar aanleiding van de desbetreffende reactie of advies.

2.1 algemeen

a. De eveneens voorziene omleiding in Aalsmeer zou in onderhavige milieu-effectrapportage meegenomen moeten worden.
De voorziene omleiding in Aalsmeer wordt niet meegenomen in deze milieu-effectrapportage. Dit is overeenkomstig de besluitvorming betreffende het Streekplan ANZKG (1987) en het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 1991 (gehoord de statencommissies voor Ruimtelijke Ordening en Waterstaat en Wegen).
Wel dient in het MER te worden aangegeven welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft voor de volgende fase van de omleiding van N201 (Aalsmeer).

b. Niet het overleg over de regionale taakstellingen van de provincies Noord-Holland en Utrecht moet bepalend zijn bij de beoordeling van de verschillende alternatieven, maar de taakstelling in het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer van de rijksoverheid.

c. In de MER moeten de bevindingen van de studiegroep "Hoogwaardig Openbaarvervoersysteem tussen Uithoorn en

Utrecht" worden meegenomen.

d. Inverno-alternatief als zelfstandig alternatief in het MER opnemen.
*De **IN**tegrale **VER**keers- en vervoersvisie voor de **NO**ord-vleugel van de Randstad is op zich niet aan te merken als alternatief in het kader van onderhavige MER. Wel kan worden aangegeven in hoeverre bij de onderscheidene alternatieven wordt voldaan aan de in Inverno neergelegde visie.*

e. Het openbaar-vervoer-alternatief zou mogelijk als het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) in het MER opgenomen kunnen worden.
Op voorhand valt niet te zeggen hoe het MMA er uit zou moeten zien. Een openbaar-vervoer-alternatief dient aller eerst aan de geformuleerde doelstellingen te voldoen. Deze zullen in het MER geconcretiseerd moeten worden, opdat het openbaar-vervoer-alternatief daaraan getoetst kan worden. Openbaar vervoer - tezamen met andere maatregelen - komt in ieder geval bij het nulplusalternatief aan de orde.

f. Duidelijkheid verschaffen in het MER over een eventuele mogelijkheid tot verbreding van de N201 in verband met de voorgestane aanleg van aquaducten die 2x2 rijstroken toelaten.

g. Onderzoek naar de mogelijkheid om tegelijk met een nieuwe spoorverbinding richting A2 een goede ontsluitingsweg aan te leggen naar Schiphol.
Op dit punt dient de besluitvorming van de provinciale besturen van Utrecht en Noord-Holland als uitgangspunt.

h. Nagaan of er ook een omleiding ten zuiden van Uithoorn en Mijdrecht te realiseren is die ten dele samenvalt met de N231 en de oude spoorbaan Mijdrecht-Vinkeveen-A2.
Op dit punt dient de besluitvorming van de provinciale besturen van Utrecht en Noord-Holland als uitgangspunt.

i. Het MER moet duidelijk aangeven, of er sprake is van extra autoverkeer als gevolg van de omleiding.

j. Onderzoek niet beperken tot "symtoombestrijdingsscenario's" maar ook aandacht schenken aan trendbreukscenario's, zoals het nul-plusalternatief.

k. Het MMA mag niet beperkt blijven tot het alternatief dat het minst slecht lijkt te scoren.

l. Het maken van een MER voor slechts een klein deel van de N201 wordt onjuist geacht. De totaalvisie ontbreekt en de gevolgen voor de toekomst zijn niet te overzien.
In de richtlijnen wordt onder de hoofdstukken 2.3 en 3 aan dit aspect aandacht besteed.

m. Omvang van het sluipverkeer, de eventuele toename en gevolgen daarvan in de omgeving van de N201 moeten worden onderzocht.
Tevens dient te worden aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn om sluipverkeer tegen te gaan.

n. Als alternatief opnemen handhaving van de huidige N201 met een (dubbele) ondertunneling van de Amstel, afsnijding bocht bij Hofland (Mijdrecht), meerdere opstelstroken bij op- en afritten, parallelwegen voor plaatselijk en langzaam verkeer en een 'groene golf' voor de verkeerslichten.
Deze elementen komen bij de verschillende varianten en

alternatieven aan de orde.

o. Met de ontwikkeling van het S.A.D.C.-gebied (**S**chiphol **A**rea **D**evelopment **C**ompagny) en de Ontwikkelingsvisie van Aalsmeer dient rekening gehouden te worden.
Als leidraad voor de m.e.r. dienen de bestemmingsplannen.

p. De omlegging van de N201 moet gekoppeld worden aan de aanleg van een vrije busbaan voor het openbaar vervoer op het vrijkomende tracé in de gemeente Aalsmeer.
In de richtlijnen wordt in deze niet meer gevraagd dan in de startnotitie dienaangaande staat aangegeven (zie ook de beantwoording onder punt 2.1.a).

q. De formulering van het MMA is te eng. Gepleit wordt ook varianten te onderzoeken, waarbij de weg nabij de grens met de gemeente Uithoorn wordt gelegd.

r. In de startnotitie ontbreekt een toetsingskader waaraan een MMA en andere in beschouwing te nemen alternatieven zouden moeten voldoen.
Onder hoofdstuk 2.34 van de richtlijnen wordt hierop nader ingegaan.

s. De gevolgen voor de agrarische structuur en de economische gevolgen voor de betrokken bedrijven dienen te worden nagegaan.
Er wordt niet gevraagd hieraan expliciet aandacht te besteden in het MER, maar het maakt wel deel uit van de streekplanuitwerking.

t. Het aspect waterkering, zowel in de definitieve vorm als tijdelijk bij de realisatie van de werken, moet deel uitmaken van het onderzoek.

<u>2.2 bereikbaarheid</u>

a. In de studie naar de bereikbaarheidseffecten dienen naast de milieu-aspecten ook de economische gevolgen meegenomen te worden.
Dit vormt geen aspect wat onderdeel uitmaakt van een m.e.r.-procedure. Dit punt komt wel aan de orde bij de streekplanuitwerking.

b. Aan de bereikbaarheid in het kader van de agrarische bedrijfsvoering, zowel van bedrijven als te bewerken percelen, moet aandacht worden besteed.

c. Naast bereikbaarheid dienen effecten van doorsnijding c.q. barrièrewerking aangegeven te worden.

d. Een beeld van toekomstige bereikbaarheid van woningen, bedrijven en percelen mag niet ontbreken.

e. Voor de te verwachten doorstromingsproblemen op de Legmeerdijk moet een oplossing gezocht worden.

f. Rekening dient te worden gehouden met een snelle regionale spoorlijn van station Zuid/WTC in Amsterdam via Amstelveen-zuid naar Uithoorn.

g. De aanleg van een spoorlijn Utrecht - Schiphol mag fysiek niet onmogelijk worden gemaakt.

h. Een mogelijke verkeersaantrekkende werking van een omgeleide N201 kan leiden tot een extra belasting van Vinkeveen. Hiervoor aandacht in het MER.

i. De keuze voor een al dan niet gelijkvloerse kruising van de N201 met de Zijdelweg/Bovenkerkerweg mag niet op voorhand worden gemaakt, maar moet mede afhankelijk zijn van het

onderzoek in het kader van de m.e.r..

j. In het nulalternatief dienen te worden gekwantificeerd de effecten van de Gebiedsgewijze Aanpak Vervoersmanagement Aalsmeer, Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol, het gerealiseerde infrastructuurpakket ten behoeve van het openbaar vervoer en de doelstellingenvariant uit het Regionale Verkeer en Vervoerplan van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam. *Eerdere besluiten die de inrichting van het studiegebied betreffen worden in de beschrijving van de referentie-situatie meegenomen.*

2.3 milieuhygiëne

a. Extra aandacht voor thema's verspreiding, verstoring en aantasting van levensgemeenschappen.
b. De milieuhygiënische maatregelen moeten zoveel mogelijk mitigerend en compenserend zijn.
c. In het MER moet worden ingegaan op zaken als:
   - de te beoordelen stoffen (benzeen, NOx en CO);
   - het aantal woningen dat binnen de geluidscontour van 53, 60, 65, respectievelijk 70 dB(A) valt;
   - de ligging en oppervlakte van de 50 dB(A) en 65 dB(A)-contouren.

   Metingen c.q. schattingen aangaande de (te verwachten) luchtverontreiniging zullen evenals de geluidscontouren - 50, 55 en 60 dB(A) - van de verschillende varianten in het MER moeten worden opgenomen.

2.4 natuur, landschap en ecologie

a. De gevolgen van de omleiding voor het bestaande stiltegebied in de Bovenkerkerpolder en de aanwezige flora en fauna moeten worden onderzocht.
b. Nagaan welke de gevolgen zijn voor bestaande natuur- en relatienotagebieden.
c. Voor de aantasting van natuur en landschap moeten mitigerende en compenserende maatregelen deel uitmaken van het MER.
d. Niet alleen naar de verstoring van ecologische relaties maar ook aangaande habitatverlies en verstoring is onderzoek wenselijk.
e. De omleggingsplannen vormen een doorkruising van de plannen voor het Strategisch Groenproject Vinkeveen-Nieuwkoop uit het Structuurschema Groene Ruimte. De effecten op deze plannen moet evenzeer gewogen worden als die op de huidige natuurlijke en landschappelijke waarden.
f. De inpassing van het tracé dient plaats te vinden conform het Landschapsplan Amstelveen.
   Als leidraad voor de m.e.r. dient het geldende bestemmingsplan.
g. Onderzocht moet worden als compensatie van de versnippering van het landschap in hoeverre (delen van) de bestaande N201 kunnen worden opgeheven.

Bijlage 1

Overzicht insprekers en adviseurs

Zuiveringsschap Amstel- en
Gooiland
Larenseweg 30
1221 CN Hilversum

Waterschap Groot-Haarlemmermeer
Marktplein 47
2132 DA Hoofddorp

nvPen Energiebedrijf
Noord-Holland
Voltastraat 2
1817 DD Alkmaar

Rijksinspectie Volkshuisvesting
Noord-Holland/Flevoland
Dreef 26
2012 HS Haarlem

N.V. Waterleidingbedrijf
Noord-Holland
Essenlaan 10
2061 GB Bloemendaal

Kamers van Koophandel voor Amsterdam,
Haarlem e.o. en Utrecht e.o.
p/a KvK Amsterdam
De Ruyterkade 5
1013 AA Amsterdam

N.V. Vervoermaatschappij
Centraal Nederland, regio west
Sportlaan 15
1421 TE Uithoorn

Hollandse Landbouworganisaties
in Amstelland W.L.T.O./C.B.T.B.
secr.: W.G. Groeneweg
Noorddammerweg 106
1187 ZV Amstelveen

dhr. S.M. Helsloot
Amsteldijk Zuid 205
1188 VP Amstelveen

Directeur Landbouw, Natuur
en Openluchtrecreatie in de
provincie Noord-Holland
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem

dhr. D.J. Groeneweg
Noorddammerweg 108
1187 ZV Amstelveen

Bewoners van de Bovenkerkerweg
p/a dhr. J. Koster
Bovenkerkerweg 130
1188 XJ Amstelveen

mw. M. van Rijn
Bovenkerkerweg 132a
1188 XJ Amstelveen

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
directies Noord-Holland en Utrecht
p/a Toekanweg 7
2035 LC Haarlem

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
directie Noord-Holland
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem

dhr. R. Fridsma
Ransweg 101
1422 ND Uithoorn

Groengroep Uithoorn
secr.: mw. A.S. Schous-Groeneboer
Slauerhofflaan 73
1422 DG Uithoorn

Milieuvereniging Leefbaar
Mijdrecht-Wilnis
Postbus 224
3640 AE Mijdrecht

fam. W.G. van Tol
Bovenkerkerweg 127
188 XD Amstelveen

N.V. Nederlandse Spoorwegen
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

dhr. J.F.C. Hogenhout
Zijdelweg 19
1187 ZM Amstelveen

Burgemeester en wethouders
van De Ronde Venen
Croonstadtlaan 111
3641 AL Mijdrecht

dhr. C. Groeneweg
Klaverveld 2
2441 BR Nieuwveen

Burgemeester en wethouders
van Aalsmeer
Drie Kolommenplein 1
1431 LC Aalsmeer

Burgemeester en wethouders
van Uithoorn
Laan van Meerwijk 16
1423 AJ Uithoorn

Burgemeester en wethouders
van Amstelveen
Laan van Mieuwer-Amstel 1
1182 JR Amstelveen

Kernplatform Verkeer en Vervoer
Noord-Holland/Platform Goederenvervoer
Utrecht
secr.: Postbus 268 secr.: Postbus 48
2260 AG Leidschendam 3500 AA Utrecht

Hoogheemraadschap Amstel en Vecht
Oranjebaan 13
1183 NN Amstelveen