

Toetsingadvies over de milieueffectrapporten
Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de
aansluiting N201/A4 en de aanvullingen daarop

8 april 2002

567/695/1019-261



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

uw kenmerk
2001-20614

uw brief
21 juni 2001

ons kenmerk
567/695/1019-262/vB/fw

onderwerp
Toetsingsadvies Omleggingen N201 om
Aalsmeer en Uithoorn en de aansluiting
N201/A4 en de aanvullingen daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
8 april 2002

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de milieueffectrapporten (MER'en) ten behoeve van de besluitvorming over Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de aansluiting N201/A4.

Overeenkomstig artikel 7.26 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 besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. ir. G. Blom,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en
de aansluiting N201/A4

cc: Gedeputeerde Staten van Utrecht

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over de milieueffectrapporten
Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de aansluiting
N201/A4 en de aanvullingen daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de milieueffectrapporten over de Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de aansluiting N201/A4,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (coördinerend) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

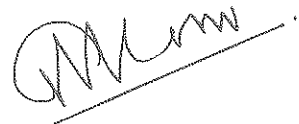
Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de aansluiting N201/A4,

de secretaris



dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 8 april 2002

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER DE MER'EN EN DE AANVULLINGEN DAAROP	3
3. SAMENVATTING AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING.....	4
4. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING.....	5
4.1 Samenhang en besluitvorming deelprojecten	5
4.2 Probleemanalyse.....	5
4.3 Nulplusalternatief.....	7
4.4 Gevoeligheidsanalyse/uitgangspunten op vlak van bedrijvigheid.....	8
4.5 Effecten op de leefbaarheid	9
4.5.1 Onderliggend of aansluitend wegennet.....	9
4.5.2 Landschap	10
4.5.3 Geluid.....	10
4.5.4 Externe veiligheid.....	11
4.5.5 Lucht.....	12
4.6 Natuur	13
4.6.1 Het stappenschema voor beschermde gebieden uit de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte) en het stappenschema voor de soortenbescherming van de Natuurbeschermingswet:.....	13
4.6.2 Toetsing aan de beleidslijn inzake de robuuste ecologische verbindingszone cq. natte as uit de Nota Natuur voor Mensen (en andere rijksplannen), die vanaf dit jaar wordt gerealiseerd:.....	17
4.7 Cultuurhistorie en landschap	17
4.7.1 Stelling van Amsterdam.....	17
4.7.2 Hoge archeologische verwachtingswaardes.....	19
4.8 Hydrologie.....	19
4.9 Tracering parallelle Kaagbaan.....	20

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 juni 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 november 2001 waarin de Commissie gevraagd wordt haar advisering op te schorten tot de aanvulling binnen is.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 116 en 117 d.d. 20 en 21 juni 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1.

INLEIDING

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het voornemen de aansluiting van de N201 op de A4 te verbeteren; tevens hebben zij het voornemen de N201 bij Aalsmeer om te leggen. Daarnaast hebben zij tezamen met Gedeputeerde Staten van Utrecht het voornemen om de N201 bij Uithoorn om te leggen. Voor deze drie projecten zijn in het verleden drie afzonderlijke milieueffectrapportage(m.e.r.)-procedures gestart. Na het verschijnen van de milieueffectrapporten (MER'en) is echter besloten om één toetsingsprocedure te doorlopen. Voor het Noord-Hollandse deel is de m.e.r. gekoppeld aan de herziening en/of uitwerking van twee streekplannen. Voor het Utrechtse deel wordt de m.e.r. gekoppeld aan een Tracébesluit. Bij brief van 21 juni 2001¹ hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de drie opgestelde milieueffectrapporten (MER'en). De MER'en zijn op 20 en 21 juni 2001 ter inzage gelegd². Het MER voor Uithoorn is eerder ter inzage gelegd in 1996. De procedure is toen echter niet afgemaakt vanwege de noodzaak van extra informatie en de nieuwe situatie als gevolg van de twee andere projecten. Ter inzage zijn gelegd:

- MER omlegging Uithoorn en samenvatting (april 1996);
- MER-N201-Uithoorn, achtergrondrapport (april 1996);
- MER-N201-Uithoorn, bijlagenrapport (april 1996);
- Aanvulling MER Uithoorn (april 2001);
- MER omlegging Aalsmeer en samenvatting (10 januari 2001);
- MER N201/A4 (28 augustus 2000);
- Aansluiting N201-A4 Verkeerskundige Analyse (november 1999)
- Aanvulling N201/A4 (5 juni 2001);
- *Nota De Milieueffectrapportages in de corridor N201, samenhang en actualisatie* (19 juni 2001).

Tevens liggen ter inzage:

- Standpunt van Gedeputeerde Staten van de provincies Utrecht en Noord-Holland over de N201 (19 juni 2001);
- ontwerp-Uitwerkingsplan/Tracébesluit Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG)-Streekplan Utrecht, omlegging N201 ten noorden van Uithoorn (19 juni 2001);
- ontwerp-Streekplanherziening N201/Aalsmeer-Haarlemmermeer, Streekplan ANZKG (19 juni 2001);
- ontwerp-Streekplanuitwerking N201/A4, Partiële herziening streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol (19 juni 2001).

Daarnaast heeft de Commissie de rapportage *PPS Haalbaarheidsstudie N201* (23 februari 2000) van de Hollandse Werkgevers Vereniging ter informatie gekregen. Zij gaat ervan uit dat deze rapportage openbaar is.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van de MER'en³, zoals vastgesteld in juli 1994 voor de omlegging N201 Uithoorn, in oktober 1995 voor de aansluiting N201-A4 en in september 1999 voor de omlegging N201 Aalsmeer;
- op eventuele onjuistheden⁴;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁵.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van de MER'en in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het vaststellen van tracébesluit en streekplannen. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. Tijdens de toetsing heeft op 14 september en op 16 oktober 2001 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, de bevoegde instanties en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat de MER'en naar haar oordeel op een aantal essentiële onderdelen onvolledig zijn en geen juist beeld geven. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om aanvullende informatie op de MER'en te maken⁶. De Commissie heeft die aanvulling ontvangen in gedeelten in de periode van 28 november tot 14 december 2001⁷.

Naar aanleiding van deze aanvulling heeft een gesprek plaatsgevonden op 21 december 2001 tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en de Commissie. In dat gesprek gaf de Commissie aan dat de MER'en en de aanvullingen niet alle essentiële informatie bevatten noodzakelijk voor het besluit. Het bevoegd gezag heeft daarop aangegeven een tweede aanvulling te willen laten maken en heeft mondeling een aantal zaken toegelicht. Deze tweede aanvulling⁸ is op 22 februari 2002 door de Commissie ontvangen.

Naar aanleiding van deze tweede aanvulling heeft de Commissie telefonisch doorgegeven dat op een punt nog essentiële informatie ontbrak. Deze informatie heeft zij per mail op vrijdag 29 maart 2002 ontvangen. Dit betrof de derde aanvulling. Een mondelinge toelichting op deze derde aanvulling is op 2 april 2002 aan de Commissie gegeven.

Geen van de drie aanvullingen is ter inzage gelegd. Derhalve heeft de Commissie mogelijke inspraak op deze drie aanvullingen niet in beschouwing kunnen nemen. De Commissie adviseert de drie aanvullingen, inclusief de weerslag van de mondelinge toelichtingen bij de besluiten ter inzage te leggen. Het algemene oordeel is gebaseerd op de MER'en inclusief de drie aanvullingen.

³ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁴ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁵ Wm, artikel 7.10..

⁶ Zie bijlage 1a.

⁷ De aanvulling betreft de nota *Nadere informatie bij de milieueffectrapportages N201* (26 november 2001) en het rapport *Waterstructuur Toekomstige N201* (juli 2001) en tevens een aantal foto's en figuren.

⁸ De tweede aanvulling betreft de nota *Nadere informatie bij de milieueffectrapportages N201* (20 februari 2002).

Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁹ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen¹⁰, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in de MER'en, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op de MER'en op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van de MER'en die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

2. OORDEEL OVER DE MER'EN EN DE AANVULLINGEN DAAROP

De Commissie waardeert het dat geprobeerd is om de drie verschillende projecten te integreren in de nota 'De Milieueffectrapportages in de corridor N201, samenhang en actualisatie'. Zij heeft ook begrip voor het moeizame proces dat veroorzaakt wordt door de lange en deels separate voorgeschiedenis van de verschillende projecten. Toch heeft zij moeten constateren dat in de MER'en op een aantal punten onvoldoende informatie beschikbaar was. Het betrof in eerste instantie informatie ten aanzien van:

- probleemanalyse;
- nulplusalternatief;
- bedrijventerrein-areaal;
- leefbaarheidseffecten;
- ecologische effecten;
- effecten op de Stelling van Amsterdam;
- hydrologische effecten.

Daarop heeft zij aanvullende informatie ontvangen. Bij de toetsing van deze aanvulling heeft de Commissie geconstateerd dat nog steeds enkele tekortkomingen bleven bestaan, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Daarom adviseerde de Commissie om een tweede aanvulling op de MER'en op te stellen voordat het besluit wordt genomen. De tekortkomingen betroffen:

- probleemanalyse: onduidelijkheid wat de huidige leefbaarheidsproblemen (o.a. geluid) zijn voor de verschillende trajecten en wat de toekomstige leefbaarheid (o.a. barrièrewerking) zal worden voor de verschillende alternatieven;
- gevoeligheidsanalyse ten aanzien van het totaal van te ontwikkelen areaal aan bedrijventerreinen en de invloed hiervan op de weg;

⁹ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

¹⁰ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

- milieugevolgen op het onderliggend wegennet door significante af- of toename van intensiteiten als gevolg van de activiteit;
- externe veiligheid;
- stappen van de beschermingsformule voor kerngebieden uit de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); deze stappen zijn niet voldoende behandeld en het voorkomen van effecten op Natuurbeschermingswet(Nb-wet)soorten in niet beschermde gebieden is niet behandeld;
- Stelling van Amsterdam: met name de vergelijking tussen de brug en het aquaduct.

De Commissie heeft een tweede aanvulling ontvangen. Deze tweede aanvulling bevatte de essentiële informatie voor de projecten aansluiting N201/A4 en de omleiding Aalsmeer. Voor het project omleiding Uithoorn ontbakt essentiële informatie ten aanzien van het aspect natuur. Onvoldoende was onderzocht of een natuursparende variant mogelijk is die dichter bij de bebouwing en de bestaande weg is gesitueerd.

Daarop is een derde aanvulling ontvangen die de essentiële informatie bevatte.

De Commissie concludeert dat de essentiële informatie voor de projecten aansluiting N201/A4, omleiding Aalsmeer en omleiding Uithoorn in de drie MER'en, bijbehorende informatie, drie aanvullingen en twee mondelinge toelichtingen aanwezig is.

In hoofdstuk 4 wordt toegelicht hoe de aanvullingen de informatie hebben verstrekt en worden aanbevelingen gegeven voor de verdere besluitvorming. Daaraan voorafgaand wordt in hoofdstuk 3 een samenvatting gegeven van deze aanbevelingen.

3. SAMENVATTING AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie een samenvatting van de aanbevelingen voor de verdere besluitvorming die zij doet in dit advies. Deze aanbevelingen zijn naar haar mening van belang voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

Het betreft:

- status van de verschillende rapporten en nadere verduidelijking over de (deel)projecten (§ 4.1);
- effecten en mogelijke noodzakelijke maatregelen voor de verkeerssituatie in Vinkeveen (§ 4.2);
- monitoring van de effectiviteit van de voorkeursalternatieven (§ 4.2);
- mogelijke geluidstoename in situaties waar een forse toename is van verkeersintensiteit (zoals Schipholdijk en Legmeerdijk) (§ 4.5.1);
- toegankelijkheid van de landschappelijke informatie (§ 4.5.2);
- effecten van de verschillende verhardingstypes (§ 4.5.3);
- onderbouwing van de niet- overschrijding van de normstelling voor vervoer van gevaarlijke stoffen (§ 4.5.4);
- verduidelijking begrippen vrijwarings-/RESA-/obstakelvrije zone en de turbulentie rond kunstwerken (§ 4.5.4);
- toetsing van de luchtkwaliteit aan de Europese richtlijn voor de luchtkwaliteit (§ 4.5.5);

- implicaties voor de natte as van de alternatieven (§ 4.6);
- effectbeoordeling van de brug- en aquaductvarianten (§ 4.7);
- uitvoeren van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (§ 4.7);
- betrekken van de aard en omvang van de hydrologische effecten in de besluitvorming (§ 4.8);
- aangeven van de mogelijke ligging van een parallelle Kaagbaan in de streekplanuitwerking (§ 4.9).

4. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

4.1 Samenhang en besluitvorming deelprojecten

MER en aanvullingen

Naar het oordeel van de Commissie blijft in de serie rapporten onduidelijkheid bestaan ten aanzien van de reikwijdte van het project: aan de ene kant een integrale benadering in het Masterplan, terwijl aan de andere kant het project in deelprojecten wordt opgesplitst waarvan sommige wel en andere niet (of in een ander verband, bijvoorbeeld een bestemmingsplan) aan de orde komen. Zo worden de verschillende bedrijventerreinen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke en verkeerskundige gevolgen apart aan milieueffectrapportage onderworpen en wordt besluitvorming over een eventuele westelijke link bij Hoofddorp naar een later stadium verschoven.

Ook afgeleide of secundaire ruimtelijke ontwikkelingen (zoals een vergrote druk als gevolg van de omleiding van de N201 om bepaalde terreinen tot ontwikkeling te brengen), met de bijbehorende milieueffecten, komen nauwelijks aan de orde.

Nu is hier, gezien de ontstaansgeschiedenis van dit project en vanwege procedurele redenen, zeker begrip voor op te brengen. De Commissie constateert echter dat het verwarring oproept bij degenen die over dit project hun mening willen geven, en dat bovendien bepaalde milieueffecten daardoor buiten beeld blijven. Het lijkt de Commissie dan ook gewenst om op dit punt meer inzicht te verschaffen.

- De Commissie adviseert om in de verdere besluitvorming de status van de verschillende rapporten aan te geven en nader te verduidelijken welke (deel)projecten deel uitmaken van het Masterplan, welke in de onderhavige milieueffectrapporten worden meegenomen, over welke in een later stadium en in welk kader besluiten worden genomen en of deze dan aan milieueffectrapportage zullen worden onderworpen of niet.

4.2 Probleemanalyse

MER en de eerste aanvulling

Bij de probleemanalyse wordt sterk de nadruk gelegd op de problemen met het doorgaand verkeer¹¹, de bereikbaarheid van de economische centra, de

¹¹ In de basisvisie van het Masterplan wordt gesteld dat het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet moet worden geleid. Het onderliggende wegennet moet alleen worden gebruikt voor regionale verplaatsingen, het hoofdwegennet voor de lange-afstandsverplaatsingen. Of dit ook daadwerkelijk is gerealiseerd met de alternatieven blijft in de MER'en onduidelijk. Zie ook inspraakreacties van het Regionaal Orgaan Amsterdam (bijlage 4, nr. 22), nr. 68 en 78 (beide particulieren) die zich afvragen in

lokale ontsluiting en de leefbaarheid in de woonkernen. Bij de afweging van alternatieven dient naar de mening van de Commissie het probleemoplossend vermogen, mede in relatie tot de milieueffecten, een belangrijke rol te spelen. Tevens dient dit probleemoplossend vermogen bij te dragen aan de motivering van het zwaarwegend maatschappelijk belang van het voornemen. Immers alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang mogen kerngebieden uit de ecologische hoofdstructuur (EHS) worden aangetast (zie § 4.6).

De omleidingsalternatieven Aalsmeer en Uithoorn leiden tot een vermindering van de verkeersintensiteiten in de woonkernen. In de MER'en en de eerste aanvulling is niet uitgewerkt in welke mate de leefbaarheidssituatie daar wordt verbeterd en hoe deze door eventuele aanvullende maatregelen nog verder kan worden verbeterd. De verkeersintensiteiten blijven immers op de huidige tracés nog hoog. Tegenover milieuwinst in de vorm van verbetering van de leefbaarheid in de kernen staat ook kwaliteitsverlies langs het tracé van de omleidingsalternatieven. In de MER'en en de aanvulling ontbreekt een overzicht van deze positieve en negatieve effecten op de leefbaarheid¹². Daarbij moet worden gedacht aan geluid, barrièrewerking/oversteekbaarheid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en visuele hinder.

Tweede aanvulling

De tweede aanvulling geeft een vergelijking van de huidige leefbaarheidproblemen met die langs de voorgestelde tracés. De analyse van de leefbaarheid laat zien dat het effect van de omleidingen op de leefbaarheid in de kernen in beperkte mate positief is.

In de tweede aanvulling is het effect van de aanleg van de N201 op geluidhinder op een goede manier inzichtelijk gemaakt. De effecten zijn duidelijk in beeld gebracht. Ook wordt voldoende inzicht geboden in het benodigd schermeneeraal. De kaarten met contouren geven duidelijk aan dat het akoestisch ruimtebeslag per saldo fors zal gaan toenemen.

Ten aanzien van de vergelijking heeft de Commissie nog de volgende opmerkingen.

Verkeerssituatie Vinkeveen

Hoofdstuk 4 van de tweede aanvulling stelt dat door dynamisch verkeersmanagement het verkeer wat minder zal worden in Vinkeveen. Het blijkt om slechts 2 tot 4 % te gaan, in vergelijking met de gebruikelijke onzekerheden in verkeersprognoses een zeer marginaal verschil. In de huidige situatie is er sprake van circa 19.000 mvt/etmaal, die reeds voor problemen zorgen. In de toekomstige situatie zal men door dynamisch verkeersmanagement van 28.600 mvt/etmaal naar 27.500 mvt/etmaal gaan. Niet duidelijk is gemaakt wat deze 27.500 mvt/etmaal aan extra problemen opleveren in Vinkeveen en of de weg hierop berekend is.

hoeverre de basisvisie van het Masterplan, om het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het Hoofdwegenet (A9 en A4) af te leiden, daadwerkelijk tot stand kan worden gebracht.

¹² Met name voor de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking door het vervallen van verbindingen in Bovenkerkerpolder en de Polder de Eerste Bedijking. Zie ook inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4) die wijst op de onduidelijkheid over de gevolgen van de omlegging. Inspraakreacties nr. 10 en 79 wijzen op barrièrewerking voor fietsers. Ook inspraakreacties nr. 28, 68, 75, 77 en 78 wijzen op het probleem van barrièrewerking, evenals een flink aantal inspraakreacties van ondernemingen. Inspraakreactie nr. 53 geeft aan dat isolering van de buurtgemeenschap ontstaat. Stichting Ontwikkeling De Venen (nr. 64) geeft aan dat een aantal bestaande en geplande wandel- en fietsroutes zullen worden gekruist. Inspraakreactie nr. 35 stelt zelfs dat er geen leefbaarheidsprobleem is. Zie ook inspraakreactie nr. 11 (bijlage 4) die zich afvraagt waarom de omlegging van de N201 weer aansluit op de bestaande weg bij industrieterrein Mijdrecht zodat de werkelijke problemen op Vinkeveens grondgebied terecht komen.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om bij zijn besluit inzicht te geven in de effecten en mogelijke noodzakelijke maatregelen voor de verkeerssituatie in Vinkeveen.

Effectiviteit voorkeursalternatieven

Er blijven grote onzekerheden bestaan over de effectiviteit van de voorkeursalternatieven. Een extra complicatie in dit verband is bovendien de voorwaarde van de provincie Utrecht dat het gedeelte Uithoorn pas gerealiseerd mag worden nadat de Schipholdijkaansluiting gereed is.

Voorbeelden van onzekerheden:

- de mate waarin het verkeer gebruik gaat maken van de Schipholdijk en de verbeterde aansluiting op de A9. Niet duidelijk is wanneer deze aansluiting gerealiseerd wordt en of de fileproblemen op de A2 en de A9 dan verholpen zijn (Knooppunt Holendrecht). Zo niet, dan zal men gebruik blijven maken van de N201 naar de A2 of van de route via Amstelveen naar de A9;
- effectiviteit van de doseringsmaatregelen op de N201 in Utrecht. De inhoud van deze maatregelen is onbekend.
- De Commissie concludeert dat er in totaliteit onzekerheid bestaat over de effectiviteit van de voorkeursalternatieven. Zij adviseert een sluitend monitoringsprogramma op te stellen om zo de prognoses te kunnen evalueren en indien nodig maatregelen te treffen.

4.3 Nulplusalternatief

MER

Voor het Uithoornse deel (waarvoor het stappenplan van het Structuurschema Groene Ruimte geldt) leek het de Commissie van essentieel belang het nulplusalternatief volwaardig te ontwikkelen (aannemend dat het nulplusalternatief leidt tot geringer, of geen, aantasting van natuurwaarden). Dit is in onvoldoende mate gebeurd¹³. Punten die meer uitwerking behoeven zijn:

- mogelijke aanpassingen van de bocht bij Mijdrecht (en de milieueffecten daarvan);
- milieugevolgen van geluidarm asfalt¹⁴.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt aangegeven dat een nulplusalternatief vanwege het afsluiten van parallelle (woon)straten niet haalbaar is. Uithoorn wordt daarmee onbereikbaar. De Commissie vindt dat hiermee voldoende is verhelderd waarom een nulplusalternatief geen reële oplossing biedt voor het probleem.

¹³ Zie inspraakreacties nr. 16, 35, 37, 50 en 52 (bijlage 4) die aangeven dat de nulplusvariant in het MER niet of onvoldoende is uitgewerkt.

¹⁴ Zie ook inspraakreactie nr. 11 en 44 (bijlage 4) die zich afvragen waarom niet is onderzocht wat verbetering aan de bestaande weg voor gevolgen heeft. Zie ook inspraakreactie nr. 12 (bijlage 4) die aangeeft dat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de omgeving door aanpassingen aan de bestaande wegen verbeterd kan worden.

MER

Zoals de PPS-haalbaarheidsstudie aangeeft kan de weg alleen worden aangelegd als er middelen beschikbaar komen uit de nieuwe bedrijventerreinen. Voor deze bedrijventerreinen, behalve voor Aalsmeer, zijn nog geen m.e.r.-procedures doorlopen.

Het volume van deze bedrijventerreinen is onduidelijk. Zo spreekt de notitie *Samenhang en Actualisatie* over de ontwikkeling van ca. 200 ha (bruto) bedrijventerreinen rondom de omlegging van de N201 om Aalsmeer. Volgens de PPS-haalbaarheidsstudie wordt na telling in de gehele corridor rond de 1050 ha bedrijventerreinen ontwikkeld. Echter, in het Streekplan Noord-Holland-Zuid wordt voor de gehele regio, die een veel groter gebied omvat, over 1000 ha bedrijventerreinen gesproken.

Onduidelijk is waar de 80.000 - of voor de corridor 30.000 - arbeidsplaatsen op zijn gebaseerd, die worden genoemd als uitgangspunt voor de verkeersberekeningen, en hoe die zijn gekoppeld aan de omvang van de bedrijventerreinen.

Daarnaast is onduidelijk wat de herkomst is van de mensen die deze nieuwe arbeidsplaatsen bezetten. Daardoor maken de MER'en niet duidelijk of en hoe deze gegevens waren meegenomen in de verkeersberekeningen.

De Commissie heeft geadviseerd in de aanvulling een gevoeligheidsanalyse te maken ten aanzien van de omvang van de bedrijventerreinen¹⁵. Aangegeven diende te worden hoe de verkeersberekeningen afhankelijk zijn van de omvang van de bedrijventerreinen. Daarnaast diende te worden aangegeven in welke mate de omvang van de bedrijventerreinen bepalend kan zijn voor de alternatieven en varianten.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling worden drie scenario's beschreven voor de onderbouwing van de verkeersberekeningen. Deze geven aan, hoe het aantal arbeidsplaatsen kan groeien. Hierbij is echter niet vermeld, in hoeverre het nieuwe tracé van de N201 noodzakelijk is om (een deel van) deze ontwikkelingen mogelijk te maken dan wel die ontwikkelingen onontkoombaar maakt. Dit betekent dat geen inzicht is gegeven in de relatie tussen de omvang van de bedrijventerreinen en de ontwikkeling van alternatieven en varianten. Tevens is er nog geen duidelijkheid over de herkomst van de mensen die de nieuwe arbeidsplaatsen gaan bezetten. Daarmee blijft onduidelijk:

- * hoe het programma aan bedrijventerreinen van 1050 ha zich verhoudt tot de uitgangspunten van de verkeersberekeningen;
- * hoe dit programma zich verhoudt tot de opgave van 1000 ha voor Noord-Holland-Zuid, zoals verwoord in de provinciale Strategienota;
- * of en waarom in het kader van PPS bij Mijdrecht een bedrijventerreinlocatie wordt aangewezen die deel uitmaakt van de EHS en het Plan de Venen¹⁶. Deze locatie is doorslaggevend voor het tracéontwerp en de tracé-

¹⁵ Zie ook inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4) die zich afvraagt of het oorspronkelijke probleem (o.a. verbetering leefbaarheid Uithoorn) niet in het geding komt als gevolg van de verkeersaanzuigende werking van de bedrijventerreinen. Zie ook inspraakreactie nr. 12 die vragen stelt bij de noodzakelijkheid van zoveel nieuwe bedrijfsterreinen. Het Ministerie van VROM (nr. 18) geeft aan dat de ruimtelijke consequenties van de nog te ontwikkelen bedrijfsterreinen die een rol spelen bij de PPS-constructie niet helder zijn.

¹⁶ Zie "Standpunt van Gedeputeerde Staten van de provincies Utrecht en Noord-Holland" waarin op blz. 15 wordt gesteld "Het tracé geeft gemeente De Ronde Venen de planologische mogelijkheid de op de lange termijn voorziene uitbreiding van het bedrijventerrein te realiseren."

keuze van de Omleiding Uithoorn en daardoor direct gekoppeld aan deze m.e.r. Dit heeft te maken met de onduidelijkheid waarop de omvang van de bedrijventerreinen is gebaseerd.

Tweede aanvulling

In de tweede aanvulling is informatie gegeven over bovenstaande punten. Duidelijk is geworden dat scenario C alleen kans van slagen heeft indien de N201 wordt aangelegd.

De manier waarop het overschot aan arbeidsplaatsen is verwerkt in het verkeersmodel geeft aan, dat de verkeersintensiteiten waarschijnlijk niet te laag zijn voorspeld. De Commissie acht het mogelijk dat de intensiteit op het weggedeelte langs Vinkeveen lager zal zijn dan in de aanvulling is aangegeven en dat die vanuit Schiphol hoger is dan aangegeven. Dit had voorkomen kunnen worden als men vanaf het begin had bedacht waar (globaal) de woningen komen voor de werknemers.

Het bedrijventerrein bij Mijdrecht blijkt bedoeld voor uitplaatsing van bedrijven uit het parklandschap en is blijkbaar ten onrechte in de plankaart van het strategisch groenproject de Venen opgenomen.

4.5 Effecten op de leefbaarheid

4.5.1 Onderliggend of aansluitend wegennet

MER

Er is in de MER'en geen overzicht gegeven van de effecten buiten het directe plangebied; de beschrijving van de effecten wordt beperkt tot de weg zelf en de effecten op wegen zoals de Schipholdijk worden niet beschreven¹⁷. Hierbij is het gebruikelijk de regel te hanteren dat effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet worden beschreven, voor zover de intensiteiten met ten minste 30 % toenemen of 20 % afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Eerste aanvulling

De eerste aanvulling geeft aan op welke wegvakken de intensiteiten met meer dan 30 % toenemen of met meer dan 20 % afnemen. Voor de milieueffecten van deze toe- of afname wordt aangegeven dat deze plaatsvinden in niet gevoelig gebied dan wel niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven. De Commissie is van mening dat de MER'en en de aanvulling inzicht hadden moeten geven in de milieueffecten: dat betekent dat de effecten, al dan niet onderscheidend, al dan niet in gevoelig gebied, zouden moeten worden weergegeven¹⁸.

Tweede aanvulling

In de tweede aanvulling wordt aangegeven wat de mogelijke effecten zijn van een intensiteittoename van meer dan 30 % of een -afname van meer dan 20 %.

¹⁷ Zie ook inspraakreactie nr. 10 (bijlage 4) die aangeeft dat de bereikbaarheid van de omringende wegen zal verslechteren.

¹⁸ Zie ook inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4) die aangeeft te vrezen dat de leefbaarheid van de gehele regio in het geding komt. Inspraakreactie nr. 44 geeft aan dat niet stil wordt gestaan bij de consequenties van de aanzienlijke toename van het verkeer op de toegangswegen.

In het overzicht met de wegvakken en de percentuele toename van de verkeersintensiteit (tabel 4.6) wordt voor de wegvakken Schipholdijk en Legmeerdijk een forse toename aangegeven. Er is niet aangegeven of er langs deze wegen geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag bij zijn besluit aan te geven of in deze situaties geluidgevoelige bestemmingen in het geding zijn en hoe wordt omgegaan met deze geluidstoename.

4.5.2

Landschap

MER

MER Omlegging Aalsmeer

Het MER geeft een zeer beperkte beschrijving van de huidige situatie. De kaarten geven onvoldoende informatie om effecten te kunnen beoordelen. Geen informatie is aanwezig over specifieke kenmerken van de infrastructuur (geen duidelijkheid over o.a. ligging tracé, verdiept/maaiveld, kruisende wegen, schermen etc.). Effecten zijn summier beschreven en visualisaties van markante plaatsen zoals gevraagd in de richtlijnen ontbreken. Scores van effecten op het landschap zijn niet te beoordelen.

MER Aansluiting N201-A4

Ook dit MER bevat geen informatie over de kenmerken van de infrastructuur: hoogteligging, kruisingen en voorzieningen. Wel zijn beschrijvingen gegeven van de mogelijke effecten van de nieuwe N201. Door het ontbreken van kaartmateriaal over de huidige situatie en de infrastructuur is het onmogelijk om de effectbeschrijving en de scores van de alternatieven te beoordelen.

Eerste aanvulling

De bijlagen van de aanvulling op het MER geven gedetailleerde informatie over de inpassing van de nieuwe weggedeelten in het gebied. Hieruit zijn de doorsnijdingen van de bestaande landschapsstructuren, de hoogteligging van de weg, de gekozen oplossingen voor kruisingen met andere infrastructuur en voorzieningen zoals geluidsschermen af te leiden. Ook zijn van de doorsnijding van de Geniedijk, de verdiepte ligging bij Aalsmeer en de brug over de Amstel fotomontages en tekeningen gepresenteerd. Een toelichting op deze gegevens ontbreekt echter zodat een beoordeling van de visueel-ruimtelijke effecten afhankelijk is van de eigen interpretatie van het beschikbare materiaal.

- De Commissie adviseert om bij een verdere uitwerking van de plannen de reeds beschikbare landschappelijke informatie beter toegankelijk te maken, bijvoorbeeld aan de hand van doorsneden van het basisprofiel op een aantal relevante plaatsen en gegevens over de hoogteligging bij kruisingen.

4.5.3

Geluid

Verharding

MER

Op bladzijde 127 van hoofdrapport Uithoorn is aangegeven dat standaard geluidreducerend asfalt zal worden toegepast, in de voetnoot wordt Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) genoemd.

Op bladzijde 41 van de bijlagen van het MER Aalsmeer die begint met "MER omlegging N201 Aalsmeer verkeerskundig onderzoek" stelt men: "De provincie

heeft als uitgangspunt om bij wegonderhoud en op alle nieuwe wegen Steen Mastiek Asfalt (SMA) toe te passen en deze verharding heeft geen significant geluidsreducerend effect”.

Op bladzijde 79 van MER aansluiting N201/A4 is aangegeven dat de wegen in alle varianten zullen worden voorzien van een verharding van ZOAB. Deze zeer verschillende opmerkingen vragen om een uitleg en ook een eenduidigheid in redenering.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling is deze duidelijkheid geschapen. In Noord-Holland wordt de omgelegde N201 met uitzondering van de aansluitingen aangelegd met het Dubbellaags ZOAB (DZOAB). Voor de aansluitingen wordt SMA gebruikt. In Utrecht is de keuze van verhardingstype nog niet gemaakt. De effecten van de verschillende mogelijkheden zijn niet inzichtelijk gemaakt.

- De Commissie acht de verharding binnen Utrecht geen essentiële informatie voor het tracévaststellingsbesluit. Dit moet wel duidelijk zijn voordat besluiten over wegverhardingsmateriaal worden genomen om de effecten van de verschillende keuzes ten aanzien van het verhardingstype inzichtelijk te maken.

Niet berekenen van effecten van afscherming

MER

In de MER'en voor Uithoorn en Aalsmeer is bij het aspect geluid geen rekening gehouden met de afschermende werking van gebouwen, schermen en wallen en taluds van ingravingen. De Commissie adviseerde in een aanvulling aan te geven op welke locaties langs de omleidingsalternatieven afschermende voorzieningen nodig zijn.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt aangegeven op welke plaatsen langs het voorkeurstracé geluidsafschermende voorzieningen zullen komen.

4.5.4

Externe veiligheid

Vervoer gevaarlijke stoffen

MER

In het MER wordt in het hoofdstuk leemten in kennis aangegeven dat informatie over vervoer van gevaarlijke stoffen ontbreekt. Vervoer van gevaarlijke stoffen is met name relevant in die situaties waarin opeenhoping van stoffen kan plaatsvinden (tunnels, sterk verdiepte ligging etc.).

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt aangegeven dat gevaarlijke stoffen niet via het aquaduct (of de aquaducten) mogen worden vervoerd. Geen inzicht wordt gegeven in de routes die dan wel moeten worden genomen en welke risico's daar in het geding zijn.

Tweede aanvulling

In de tweede aanvulling is aangegeven wat de alternatieve routes zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er wordt geconstateerd dat de normstelling niet wordt overschreden. Door het ontbreken van informatie die dit verder onderbouwt, is niet na te gaan of deze conclusie juist is.

- De Commissie adviseert bij het besluit dit alsnog te onderbouwen, bijvoorbeeld door de ligging van de 10^{-6} -risicocontour aan te geven.

Risicocontouren Schiphol

MER

Tijdens het overleg van 14 september 2001 is inzicht verschaft in de isorisicocontouren en de aanduiding van de obstakelvrije zone. Ook is mondeling informatie gegeven over de turbulentie rond kunstwerken op de kop van de banen¹⁹.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling is deze informatie ook gedeeltelijk op schrift weergegeven. Er is een kaart opgenomen met de isorisicocontouren van de diverse start- en landingsbanen van de luchthaven. Daarmee is inderdaad aannemelijk gemaakt dat er bij alternatief 6 (aansluiting N201/A4) minder weggedeelten binnen de 10⁻⁶-contour zijn gelegen dan in de huidige situatie en bij andere alternatieven. Het was wellicht verduidelijkend geweest als de verschillen in omvang van de risicocontouren tussen de beide koppen van de Zwanenburgbaan waren toegelicht aan de hand van het preferente baangebruik.

Op deze kaart is tevens de vrijwaringszone van Schiphol aangegeven. Onduidelijk is of dat hetzelfde is als obstakelvrije zone en wat dit regime precies inhoudt. Bovendien wordt in de eerste aanvulling op blz. 10 melding gemaakt van zogenaamde RESA-zones voor de Zwanenburgbaan; nergens wordt echter uitgelegd wat dat inhoudt noch op kaart weergegeven waar deze zich bevinden.

Evenmin worden de implicaties van de eerdergenoemde turbulentie rond kunstwerken met woorden en/of illustraties in beeld gebracht. Een en ander is te meer van belang gezien het zeer complexe wegenknooppunt dat men hier in gedachten heeft.

- De Commissie adviseert om bij de definitieve streekplanuitwerking N201/A4 duidelijkheid te scheppen rond de begrippen vrijwarings-/RESA-/obstakelvrije zone en over de turbulentie rond kunstwerken en de implicaties van een en ander.

4.5.5

Lucht

MER

In de MER'en is niet getoetst aan de EC-normen voor luchtverontreiniging, die sinds de zomer 2001 in Nederlandse normen zijn geïmplementeerd. Deze kunnen grote consequenties hebben voor de omvang van het verkeer in bebouwd gebied, omdat het effect van deze EC-maatregel is dat er een grotere zone langs de weg is waar de grenswaarde wordt overschreden. Daarmee kan het een argument worden dat de wenselijkheid van de rondweg beter onderbouwt, omdat die gemiddeld verder van de bebouwing afligt dan de huidige weg. Dit zou echter in de MER'en moeten zijn aangetoond. Als getoetst wordt aan de Europese norm moet men de immissiewaarden kennen (dus ook die van Aalsmeer, die op dit moment in het MER ontbreken).

Eerste aanvulling

- Uit de door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat de provincie pas begin 2002 over de benodigde hulpmiddelen beschikt om aan de Europese richtlijn voor de luchtkwaliteit te toetsen. De Commissie gaat er van uit, dat deze toetsing op zo

¹⁹ Zie ook inspraakreactie nr. 33 van de Schiphol Area Development Company (bijlage 4) die wijst op het vermijden uit oogpunt van (lucht- en verkeers)veiligheid van gecompliceerde kunstwerken in de directe nabijheid van start- en landingsbanen.

kort mogelijke termijn plaatsvindt en dat mogelijke consequenties daarvan zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.

Tweede aanvulling

In § 4.3 van de tweede aanvulling staat dat de luchtverontreiniging rond de aansluiting A4 geen probleem is, omdat zich daar geen concentraties van woningen bevinden. De Europese regels over NO₂, van kracht sinds juli 2001, verbieden echter ook voor gebieden waar zich mensen kunnen bevinden een overschrijding van de grenswaarde. Het gaat niet om de toename tussen de ene en de andere variant, maar om de absolute concentratie van de verontreiniging.

- De Commissie adviseert bij het besluit aan te geven waar overschrijdingen van de grenswaarde plaatsvindt en welke maatregelen moet worden getroffen om de norm te halen.

4.6 Natuur

MER

In het MER voor de omlegging Uithoorn wordt terloops melding gemaakt dat de omleiding aantasting veroorzaakt van een kerngebied van de EHS en van een aantal Natuurbeschermingswet(Nb-wet)soorten. De gebieden en soorten worden wel genoemd, maar de implicaties van hun status zijn niet duidelijk en daarmee ook niet de extra bescherming die noodzakelijk wordt geacht voor deze gebieden en soorten.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER Uithoorn de beschrijving van de effecten op de natuur te toetsen aan twee beleidslijnen (§ 4.61 en 4.62) die na 1996 (verschijningsdatum MER omleiding Uithoorn) actueel zijn geworden.

4.6.1 **Het stappenschema voor beschermde gebieden uit de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte) en het stappenschema voor de soortbescherming van de Natuurbeschermingswet**

MER

De omleiding bij Uithoorn leidt tot aantasting van de (P)EHS ter hoogte van de Bovenkerkerpolder en de Bovenlanden van het Amstel-Drechtkanaal. Bovendien wordt waarschijnlijk een aantal soorten beïnvloed waarvoor de Natuurbeschermingswet geldt: de kleine modderkruiper, het bittervoortje, de rugstreppad en de meervleermuis. Het stappenschema²⁰ is een concreet instru-

²⁰ De soortbescherming gaat via de Natuurbeschermingswet. Voor deze soorten dient ontheffing te worden aangevraagd indien verstoring plaatsvindt. Met ingang van 1 april 2002 geldt de Flora en Faunawet die inhoudelijk dezelfde eisen stelt. Eerst moeten de volgende vragen worden beantwoord:

- welke planten- en diersoorten in het studiegebied komen voor die op grond van nationaal of internationaal beleid [Hierbij dient niet alleen op de Vogel- en de Habitatrictlijn van de EU te worden ingegaan, maar (indien relevant) ook op de conventies van Bern, Bonn en Ramsar.] een beschermde status hebben en waarvan een belangrijk deel van de deelpopulatie zich in het gebied ophoudt;
- of de activiteit niet zal leiden tot aantasting van deze deelpopulaties of meer precies, tot strijdigheden met artikel 23 en 24 van de Natuurbeschermingswet.

Het bevoegd gezag zal dienen te beoordelen of er een ontheffing op grond van artikel 25 Natuurbeschermingswet aangevraagd zal moeten worden. Indien dat het geval is dient het MER te beschrijven:

- of er andere bevredigende oplossingen bestaan;
- of afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;

ment voor de rangschikking van de alternatieven op basis van hun effectscore. De alternatieven zijn in de MER'en niet op deze manier beoordeeld en de doorvertaling naar de besluitvorming doet derhalve ook geen recht aan deze beschermingsformules. Concreet kan het doorlopen van het stappenschema leiden tot een zwaarder gewicht op de aanzienlijke natuureffecten van de omleiding en tot de ontwikkeling van nieuwe varianten op het huidige tracé of strak langs de aanwezige bebouwing en infrastructuur²¹.

Eerste aanvulling

De eerste aanvulling geeft aan dat alleen de Botshol als speciale beschermingszone is aangewezen. Dit gebied ligt op enige afstand van een omleiding, zodat de Aanvulling concludeert dat de *'Habitatrichtlijn geen grote gevolgen heeft voor de voorgenomen ingrepen'*. Deze conclusie geldt alleen voor het beschermde gebied. De Habitatrichtlijn geeft echter ook soortbescherming aan. Dit betekent dat ook in niet-beschermde gebieden Habitatsoorten of beter gezegd Natuurbeschermingswetsoorten kunnen voorkomen waarvoor het stappenplan van de Nb-wet moet worden doorlopen. Dat betekent dat aangetoond moet worden dat de voorgenomen ingreep niet leidt tot aantasting van populaties van met name genoemde soorten. Ook in de Bovenkerkerpolder, de Bovenlanden en de Polder de Eerste Bedijking kunnen rugstreeppadden, kleine modderkruipers, bittervoorns en meervleermuizen zitten. Informatie over mogelijke effecten op de populatie van deze dieren ontbreekt.

In de MER'en moet de informatie aanwezig zijn die bevoegd gezag de mogelijkheid geeft te beoordelen of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk of groot openbaar belang (zowel noodzakelijk voor de soorten- als gebiedsbescherming). In § 4.2. wordt aangegeven dat hierover informatie ontbreekt.

Het stappenschema van het Structuurschema Groene Ruimte dat in de aanvulling doorlopen wordt voor de beschermde gebieden, geeft aan dat alle serieuze alternatieve opties die minder schade aan de EHS toebrengen onderzocht dienen te worden. Een alternatief waarin de omleiding in de Bovenkerkerpolder op de rand van de polder (EHS) en de bebouwing wordt gesitueerd, in combinatie met zwaardere voorzieningen tegen geluidhinder en veiligheidsrisico's zou een reële optie kunnen zijn. Dit is in de aanvulling niet onderzocht.

Wat de natuurcompensatie betreft worden in de aanvulling mitigerende maatregelen opgevoerd voor beschermde gebieden. Dit is niet hetzelfde als compensatie. De maatregelen zijn bovendien grotendeels mensgericht. Daarnaast zijn de concrete voorstellen voor compensatie in de Bovenkerkerpolder en de bovenlanden weinig uitgewerkt (geen koppeling met de aangetaste natuurwaarden) en niet in overeenstemming met het beleid: compensatie dient namelijk plaats te vinden *buiten* de EHS. De invulling van de 4^e stap in het stappenplan is daardoor niet bruikbaar.

-
- of er redenen zijn van - onder andere - groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard (Zie daartoe de AMvB *Besluit Ontheffingen en Vrijstellingen Natuurbeschermingswet*, artikel 2 a tot en met e.), die een ontheffing mogelijk zouden kunnen maken.

²¹ Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (bijlage 4, nr. 34) geeft aan dat een omleiding ten noorden van Uithoorn en de terugbuiging naar het huidige tracé zoveel schade doet aan het landschap, dat het naar zijn mening niet verantwoord is het voorgestelde plan uit te voeren. Het betreft hierbij het huidige beleid ten aanzien van het Groene Hart en geeft mogelijkheden voor alternatieven die niet door het Groene Hart gaan. Inspraakreactie van de Milieufederatie Noord-Holland (bijlage 4, nr. 50) geeft aan dat onvoldoende duidelijk is geworden hoe de PEHS via inpassing, motivatie en compensatie kan worden behouden.

Tweede aanvulling

Voor de Bovenkerkerpolder wordt in de tweede aanvulling aangegeven dat bij alle alternatieven aantasting plaatsvindt van een weidevogelgebied aangewezen in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Aangegeven wordt echter dat het hier niet gaat om aantasting van wezenlijke waarden. Bovendien vindt er compensatie plaats in de verstoringszone aan weerszijden van de weg.

Ten aanzien van de oeverzone Amstel wordt gesteld dat het hier een natuurontwikkelingsgebied betreft. De ontwikkelingsmogelijkheden worden volgens de tweede aanvulling gewaarborgd door mitigerende maatregelen en verbreding van de oeverzone.

De Polder de Eerste Bedijking valt als gebied volgens de tweede aanvulling niet onder een beschermingsformule, waardoor hier alleen de effecten op natuurbeschermingswetsoorten beoordeeld moeten worden.

De Commissie heeft bij het bovenstaande de volgende opmerkingen:

Ten aanzien van gebiedsbescherming

- * Bovenkerkerpolder: de bepaling van de milieukwaliteitsmaat (MKM) op drie punten op enige afstand van de weg wekt de suggestie dat de invloed van een omleiding wegvalt tegen achtergrondlawaai van vliegtuigen en industrie. Deze suggestie is, waar het om natuureffecten gaat, niet gerechtvaardigd. De kennis omtrent verstoringscontouren voor weidevogels is gebaseerd op veldmetingen die een verminderde dichtheid van broedparen langs wegen aangeven. Het effect langs deze wegen komt voor rekening van een combinatie van geluid, visuele verstoring en licht²².

De laatste twee factoren worden in de MKM niet meegenomen. Het feit dat vliegtuiglawaai en industriellawaai door de weidevogels niet op dezelfde manier gepercipieerd wordt als verstoring door een weg, wordt wel bewezen door de aanzienlijke dichtheid aan broedparen die thans in het centrum van de polder aanwezig is.

- * Passage van de Amstel en haar bovenlanden: hier is alleen de brugvariant beschreven.
- * Polder de Eerste Bedijking: de conclusie dat de omleiding bij Uithoorn weliswaar leidt tot een verstoringszone en versnippering, maar dat de restgebieden voldoende groot zijn om een eigenstandige populatie van de natuurbeschermingswetsoorten te herbergen is niet gerechtvaardigd. De restgebieden tussen de omleiding en Uithoorn respectievelijk (in de polder Eerste Bedijking) de bestaande weg zijn niet groot en worden ook al beïnvloed door een verstoringscontour vanuit de bebouwing respectievelijk de bestaande weg. Bovendien worden de kansen op een eigenstandige populatie bepaald door de combinatie van habitatkwaliteit en habitatkwantiteit voor een bepaalde soort. Aan de resterende oppervlakte alléén kan men dus nooit iets concluderen, zeker niet wanneer er twijfels zijn omtrent de (toekomstige) habitatkwaliteit in de polder de Eerste Bedijking.

Ten aanzien van soortbescherming

- * De conclusie dat de verwachte aantastingen niet wezenlijk zijn, is gebaseerd op een deskundigenoordeel en een beperkte set aan basisinformatie. Bij dit deskundigenoordeel zijn hierboven enkele kanttekeningen gemaakt. De conclusie kent daardoor een bepaalde mate van onzekerheid die op gespannen voet staat met de beschermingsformules en beleidsdoelstellingen

²² Zie Reijnen, Veenbaas en Foppen 1992, Effecten van verkeerswegen op de populatie van broedvogels. IBN & DWW, Delft.

t.a.v. de (P)EHS: er is een zekere kans op aantasting van wezenlijke waarden. Deze onzekerheid zou kunnen worden teruggebracht door meer informatie te verzamelen (lees: veldgegevens en eventueel dosis-effectrelaties). Daarnaast kan de kans op aantasting van wezenlijke waarden op een meer directe manier worden teruggebracht. Dit is mogelijk door de primaire effecten van de wegaanleg, bijvoorbeeld geluid, doorsnijding van landelijk gebied, ruimtebeslag, te verminderen. Deze primaire effecten veroorzaken in tweede instantie de belangrijkste natuureffecten. Beperking van deze primaire effecten lijkt goed mogelijk door de omleiding bij Uithoorn te situeren op de zuidrand van de Bovenkerkerpolder²³. De geluidseffecten van een dergelijk tracé op de bebouwing van Uithoorn blijken met een betrekkelijk klein scherm weg te nemen. Een integraal oordeel over de merites van een dergelijk tracé was op dat moment echter niet mogelijk. Daarom was toen ook niet met zekerheid te zeggen of hiermee het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) gemist wordt.

Derde aanvulling en mondelinge toelichting

Ten aanzien van de gebiedsbescherming

- Bovenkerkerpolder: In de aanvullende informatie wordt via de twee figuren een beter beeld gegeven van de situatie dan via de bepaling van de MKM in de eerdere informatie.
- Amstelpassage: De initiatiefnemer heeft aangegeven dat in de tweede aanvulling in hoofdstuk 4 alleen de effecten van de brug worden weergegeven omdat het aquaduct geen effecten op de natuur heeft.
- Polder de Eerste Bedijking: Deze polder heeft de status van agrarisch ontwikkelingsgebied. Derhalve is door de initiatiefnemer niet op een zelfde wijze ingegaan op de niet-beschermden soorten als bij de Bovenkerkerpolder (waar het om een PEHS-gebied gaat). Volgens de initiatiefnemer betreffen de NB-soorten in de polder de Eerste Bedijking met name de vissen, amfibieën en de vleermuizen. Bij deze soorten is het belangrijk geen verstoring van de waterhuishouding, zowel kwantitatief als kwalitatief te krijgen. De initiatiefnemer heeft aangegeven waterneutraal en ook waterkwaliteitsneutraal te gaan aanleggen.

Soortbescherming

In de derde aanvulling is een tracé-alternatief (alternatief dichter tegen de bebouwing aan) verder uitgewerkt. Hier blijkt dat dit alternatief met gebruik van DZOAB als mma kan worden beschouwd.

Via de derde aanvulling en een mondelinge toelichting is aangegeven dat de levensvatbaarheid van de huidige weidevogelpopulaties in de Bovenkerkerpolder dusdanig wordt ingeschat dat de initiatiefnemer het gerechtvaardigd vindt te concluderen dat er geen aantasting van wezenlijke waarden zal plaatsvinden. Waarbij wordt aangegeven dat het grootste effect optreedt bij het voorkeurstracé (voor de totale populatie een afname van 3,5 % in de Bovenkerkerpolder bij DAB (dicht asfaltbeton) en 1% bij DZOAB). Voor het mma is dit effect minder.

²³ Het onderzoeken van een dergelijk tracé zou ook recht doen aan het beleid van Provincie Noord-Holland. Voor het PEHS-kerngebied Bovenkerkerpolder streeft de provincie naar 'specifiek behoud van de bijzondere betekenis als weidevogelgebied' (2^e aanvulling op MER). De Gedragslijn voor compensatie (Provincie Noord-Holland 2000) geeft aan dat natuurcompensatie pas aan de orde is 'in het geval het echt onvermijdelijk is dat natuurlijke en landschappelijke waarden verloren gaan'. De onvermijdelijkheid van de aantasting in de Bovenkerkerpolder is op basis van het huidige MER + aanvullingen niet te beoordelen, maar zou dit wel worden wanneer de gesuggereerde natuursparende variant werd onderzocht.

4.6.2 **Toetsing aan de beleidslijn inzake de robuuste ecologische verbindingszone cq. natte as uit de Nota Natuur voor Mensen (en andere rijksplannen), die vanaf dit jaar wordt gerealiseerd**

MER

De provincie Utrecht heeft voor de invulling hiervan verwezen naar het plan "De Venen" en met name de verbindingszone langs de Kromme Mijdrecht en de Amstel, die door het voorgestelde tracé doorsneden wordt. De rijksoverheid heeft criteria aangegeven voor robuustheid van ecologische verbindingszones, zoals een bepaalde minimumbreedte (ca. 1 km) om deze robuustheid te realiseren. Zelfs zonder de omlegging is de breedte ten noorden van Uithoorn onvoldoende, oftewel is de barrièrewerking te hoog²⁴. Ook dit stelt het ontwerp en de beoordeling van de varianten in een nieuw daglicht.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt niet ingegaan op de natte as. Navraag door de Commissie leert dat de uitwerking van dit rijksbeleid door de provincie nog in een pril stadium verkeert, en dat de precieze omvang en ligging van de as nog niet vaststaat. Niettemin kan in het MER aandacht besteed worden aan de mate waarin verschillende alternatieven of deeloplossingen (bijvoorbeeld de kruising van de Amstel) de mogelijkheden voor een natte as ter plaatse afsnijden of beperken.

- De Commissie adviseert om tijdens de verdere besluitvormingsprocedure de implicaties voor de natte as te beschrijven.

4.7 **Cultuurhistorie en landschap**

4.7.1 **Stelling van Amsterdam**

MER

In een advies van de Rijksplanologische Commissie aan de minister van VROM over het Streekplan Kennemerland is een besluitvormingstraject aangegeven wanneer aantasting van de Stelling van Amsterdam – Werelderfgoed – dreigt. Dit besluitvormingstraject wordt ongeveer als volgt aangegeven (het ging toen om de Wijkermeerpolder):

- a. voordat het besluit wordt genomen moet de behoefte aan de beoogde bedrijvigheid op de bewuste locatie worden bewezen;
- b. vooraf moet worden aangetoond dat behoud van de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam *als geheel* verenigbaar is met ruimte voor een ontwikkeling van de activiteit;
- c. er moet de bestuurlijke ruimte worden geboden om aan de hand van voorafgaande informatie tot een gezamenlijke eindafweging van provincie en rijk te komen. De keuze voor de nuloptie mag niet op voorhand worden uitgesloten.

De Commissie gaat ervan uit dat bovenstaand besluitvormingstraject gehanteerd bij de Wijkermeerpolder ook geldig is voor de N201. Bovenstaand besluitvormingstraject geeft aan dat extra aandacht aan de probleemanalyse

²⁴ Zie inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4) van Vereniging Natuurmonumenten die aangeeft dat het maar de vraag is of door de nieuwe doorsnijding de zone op deze plaats en in deze omvang de verbindingfunctie nog wel kan vervullen. De genoemde mitigerende en compenserende maatregelen zouden hier weinig aan kunnen veranderen. Ook inspraakreactie nr. 64 (bijlage 4) van Stichting Ontwikkeling de Venen twijfelt aan het kunnen functioneren van de verbindingszone.

noodzakelijk is²⁵. Punt b is in de MER'en niet behandeld. Het betreft hier het behoud van de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam *als geheel* bij aanleg/aanpassing van de N201²⁶. Ook impliceert het bovenstaande dat afweging van alternatieven die minder schade aan de Stelling toebrengen zorgvuldig moet gebeuren.

Ten aanzien van aantasting van de Stelling bij de voorgenomen kruising met de Amstel is geen informatie in de MER'en terug te vinden, waardoor aantasting ter plekke (het betreft een gebied gelegen tussen fort Uithoorn en fort Waver-Amstel, een zgn. Strategisch Landschap) niet in het besluit kan worden afgewogen.

De Commissie adviseerde in een aanvulling duidelijk te maken dat het behoud van de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam als geheel, verenigbaar is met de doorsnijding door de N201. Ook duidelijk moest worden welke aantasting plaatsvindt bij de kruising met de Amstel. Tevens adviseerde zij na te gaan of een variant die minder doorsnijding veroorzaakt mogelijk is. Daarbij moet beter worden onderbouwd hoe de afweging van een brug en een aquaduct bij de Amstel heeft plaatsgevonden.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt ten aanzien van de Amstelpassage opgemerkt dat "de definitieve besluitvorming plaatsvindt op basis van overwegingen over financiën, scheepvaart, landschap en de ecologische zone langs de Amstel". Ten behoeve van deze besluitvorming is de informatie echter alleen uitgebreid met impressies van een lage brug en een hoge brug. Van de optie aquaduct, die het meest recht doet aan punt b, ontbreekt nog steeds veel informatie. De onjuiste of weinig relevante informatie over de milieueffecten van een aquaduct in de MER'en, zoals de vermeende onmogelijkheid om op een aquaduct natuurlijke oevervegetaties te ontwikkelen of de aanwezigheid van vervuilde bagger in de Amstel, wordt niet rechtgezet.

Tweede aanvulling

In hoofdstuk 6 van de tweede aanvulling worden de effecten beschreven en beoordeeld ten aanzien van de Stelling van Amsterdam. Deze effectbeschrijving en beoordeling is naar de mening van de Commissie niet altijd even helder en overtuigend. Zij is echter van mening dat een uitgebreidere beschrijving en beoordeling niet zal leiden tot andere conclusies ten aanzien van de alternatieven.

In hoofdstuk 7 wordt een effectbeschrijving en -beoordeling gegeven van de Amstelpassage. Hier worden de alternatieven aquaduct zonder en aquaduct met natuurvriendelijke oevers vergeleken met een vaste en een beweegbare brug. Ten aanzien van deze beschrijving en beoordeling heeft de Commissie een aantal opmerkingen:

- * de invulling van de tabellen en de beschrijvingen in de tekst kloppen niet met elkaar;
- * er worden veel (landschaps)criteria gebruikt die een vergelijkbare betekenis hebben, waardoor een vertekend beeld ten gunste van de vaste brug kan ontstaan;

²⁵ Zie ook opmerkingen onder § 4.2.

²⁶ Zie ook inspraakreacties nr. 27 en 38 (bijlage 4) van de Stichting Stelling van Amsterdam en de Rijksdienst voor Monumentenzorg die het belang van de Stelling aangeven.

- * het onderdeel ecologie is gebaseerd op alleen weidevogels. Bij de water- en oeverzones is dit niet de meest relevante soortengroep. Hetzelfde geldt voor de rietland- en ruigte-doeltypen die aan de bovenlanden van de Amstel zijn toegeedeeld. Bovendien wordt de Amstel-Bovenlanden-relatie gemist;
- * voor de aquaducten wordt als negatief effect de bodemsanering aangegeven, terwijl in de tekst wordt vermeld dat deze bodemsanering al als beleid is voorgenomen en wordt uitgevoerd voordat de weg wordt aangelegd;
- * bij het aquaduct wordt als negatief effect op het ruimtebeslag een fietsverbinding aangegeven, bij de brug wordt een fietsverbinding in het geheel niet meegenomen.

De Commissie concludeert dat wanneer deze opmerkingen worden verwerkt de volgorde in de alternatieven verandert. Van meest milieuvriendelijk naar minst milieuvriendelijk zal de volgorde waarschijnlijk zijn:

aquaduct met, aquaduct zonder natuurvriendelijke oevers, vaste brug en beweegbare brug. Een volgorde die ook bij globale beschouwing logisch is.

- De Commissie adviseert bij het besluit de effectbeoordeling van de alternatieven aan te passen en de juiste volgorde van de alternatieven aan te houden.

4.7.2

Hoge archeologische verwachtingswaardes

MER en eerste aanvulling

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek²⁷ geeft in haar inspraakreactie aan dat bij de omlegging van Uithoorn die door de polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij loopt zich kreken kunnen bevinden. Hier is de archeologische verwachtingswaarde hoog. Deze hoge verwachtingswaarde geldt ook voor de locaties waar de brug/het aquaduct aangelegd zou kunnen worden.

- Aanbevolen wordt om voor de bovengenoemde gebieden een Aanvullende Archeologische Inventarisatie te laten uitvoeren voordat besluiten worden genomen over de exacte uitvoering.

4.8

Hydrologie

MER

In het MER ontbreekt op een aantal punten informatie ten aanzien van de hydrologie in de MER'en waardoor niet inzichtelijk is wat de effecten zijn²⁸.

De Commissie adviseerde om de hydrologische en waterhuishoudkundige effecten in de effectbeschrijving en de alternatievenscore te betrekken. Hierbij gaat het met name om de effecten rond de verdiepte liggingen en de aquaducten, die immers een aanzienlijke ruimtelijk uitstraling kunnen hebben. Deze ruimtelijke uitstraling omvat zowel het ruimtebeslag van waterhuishoudkundige infrastructuur (kanteldijken, bermsloten, infiltratievoorzieningen) als de verlaging van de grondwaterstanden in de aanlegfase (al dan niet met mitigerende voorzieningen) en de daaraan gekoppelde zettingen en verdrogingschade.

²⁷ Zie nr. 15, bijlage 4.

²⁸ Zie ook inspraakreactie nr. 4 (bijlage 4) van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer, die verscheidene opmerkingen en bedenkingen aangeeft. Ook het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en het Hoogheemraadschap van Rijnland geven in hun inspraakreacties (bijlage 4, nr. 17 en 36) een grote verscheidenheid aan opmerkingen. Reactie 7 van de Vereniging Natuurmonumenten geeft aan dat voor de N201 geen rekening wordt gehouden met de functie waterberging.

Eerste aanvulling

In de eerste aanvulling wordt verwezen naar het rapport Waterstructuur Toekomstige N201. Dit rapport geeft een programma van eisen waaraan de toekomstige waterstructuur moet voldoen. Het bevestigt dat verschillende elementen van de alternatieven een aanzienlijke effect op het watersysteem kunnen hebben. De aard en omvang van de effecten zijn in dit rapport echter niet bepaald.

- De Commissie adviseert de hierboven beschreven informatie ten aanzien van de waterstructuur in de verdere besluitvorming te betrekken.

4.9

Tracering parallelle Kaagbaan

MEK en eerste aanvulling

Voor de tracering van oostelijke link speelt er nog de complicatie dat wordt aangegeven dat een eventuele parallelle Kaagbaan planologisch niet onmogelijk mag worden gemaakt. Dit leidt tot een tweede tracévariant voor het gedeelte van de N201 nabij de aansluiting aan de omleiding om Aalsmeer. Daarbij is de mogelijke tracering(en) van die parallelle Kaagbaan niet op kaart weergegeven. Dat maakt toetsing van dat aspect onmogelijk.

- De Commissie adviseert om in de streekplanuitwerking de mogelijke ligging van een parallelle Kaagbaan aan te geven, tenzij het Kabinet daarover intussen in negatieve zin zou hebben beslist.



BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over de milieueffectrapporten
Omleggingen N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de
aansluiting N201/A4 en de aanvullingen daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 juni 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

■ Gedeputeerde Staten		PROVINCIE	
Datum	Ons kenmerk: 2001-20614		
Onderwerp: MER'en N201		Noord-Holland	
Commissie voor de m.e.r. Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	 Commissie voor de milieu-effectrapportage	Bezoekadres Houtplein 33 Haarlem	
	ingekomen: 22 JUNI 2001	Postadres Postbus 3007 2001 DA Haarlem	
	nummer:	Tel (023) 514 3143 Fax (023) 514 3050	
	dossier: P 567/695/1019-76 Ym.gie		
	kopie naar: v B/bcbi/HL/fw		
Afdeling: Economie, Landbouw en Milieu	Bijlage(n): diverse	VERZOND	
Behandeld door: drs. M. Jonk	Telefoon: (023) 514 3560	21 JUN 2001	
	Uw kenmerk:		

Geachte mevrouw/mijnheer,


Hierbij doen wij u toekomen de Milieueffectrapportages voor de omlegging van de provinciale weg N201 om Aalsmeer en Uithoorn, alsmede voor de verbeterde aansluiting van de N201 op de rijksweg A4. Voorts treft u aan een verbindend verhaal in de vorm van de notitie 'De Milieueffectrapportages in de corridor N201, samenhang en actualisatie'. Wij hebben de MER'en, inclusief de notitie, op 19 juni 2001 aanvaard.

Mede op basis van de uitkomsten van de MER'en hebben wij op 19 juni jl. een tweetal uitwerkingen en een partiele herziening van het streekplan vastgesteld. Op deze wijze willen wij de realisering van deze infrastructurele werken uit het Masterplan N201 planologisch mogelijk maken. Voor uw informatie treft u de ontwerp-streekplannen en een afschrift van de kennisgeving aan.

Wij verzoeken u om ons, overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer, ter zake van de Milieueffectrapportages van advies te dienen. Met het oog op de periode van de zomervakantie zijn wij voornemens om medio september een hoorzitting te houden. Omdat de exacte datum van de hoorzitting bepalend is voor de termijn van uw advisering, ontvangt u van ons daarover nader bericht.

Hoogachtend,

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






ing. P.G. Bemer.

Internet: www.noord-holland.nl
E-mail: post@noord-holland.nl

5941212

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 november 2001 waarin de Commissie gevraagd wordt haar advisering op te schorten tot de aanvulling binnen is.

■ Gedeputeerde Staten		PROVINCIE										
Datum	= 2 NOV. 2001	Ons kenmerk 2001-38911										
Onderwerp	Toetsingsadvies MER N201											
Commissie voor de m.e.r. T.a.v. de heer dr. ir. G. Blom Voorzitter werkgroep m.e.r. N201 Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieueffectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>5 NOV. 2001</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1019 - 176</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>vB jw</td></tr></table>		Commissie voor de milieueffectrapportage	ingekomen :	5 NOV. 2001	nummer		dossier	1019 - 176	kopie naar :	vB jw	Bezoekadres Houtplein 33 Haarlem Postadres Postbus 3007 2001 DA Haarlem Tel (023) 514 3143 Fax (023) 514 3650
	Commissie voor de milieueffectrapportage											
ingekomen :	5 NOV. 2001											
nummer												
dossier	1019 - 176											
kopie naar :	vB jw											
Afdeling	Economie, Landbouw en Milieu	Bijlage(n)										
Behandeld door	drs. M. Jonk	Telefoon (023) 514 3560										
		Uw kenmerk										
		VERZONDEN 2 NOV 2001										

Geachte heer Blom,

Bij brief van 21 juni 2001 hebben wij als coördinerend bevoegd gezag mede namens het college van Gedeputeerde Staten van Utrecht, u gevraagd om advies uit te brengen over de Milieueffectrapportages voor de omleiding van de provinciale weg N201 om Aalsmeer en Uithoorn alsmede de aansluiting van de weg op de A4. Gezien de periode van de inspraak is bij het vaststellen van de termijn voor advisering aangesloten bij de datum van de hoorzitting. De hoorzitting heeft inmiddels plaatsgevonden: in Noord-Holland op 19 september en in Utrecht op 24 september 2001.

De colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Utrecht hebben -na overleg tussen vertegenwoordigers van de beide provincies met uw commissie op 16 oktober jl.- besloten om ten behoeve van het uitbrengen van uw advies een notitie op te stellen. De notitie zal deel uit maken van het voorstel voor besluitvorming en wordt tevens gevoegd bij onze gezamenlijke nota van antwoord op de inspraakreacties.

De notitie zal een nadere onderbouwing van de probleemanalyse bevatten. In de notitie wordt ingegaan op de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, het Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Verder wordt ingegaan op een aantal specifieke punten, te weten:

- **Getallen:** de relatie tussen de aanleg van de bedrijventerreinen en de weg alsmede de (herkomst van) het aantal arbeidsplaatsen dat is meegenomen in de verschillende scenario's voor de verkeersberekeningen;
- **Onderliggend en aansluitend wegennet:** de effecten op het onderliggend en aansluitend wegennet worden door middel van kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt;
- **Landschap:** de effecten van het Voorkeursalternatief op het landschap worden door middel van luchtfoto's en 'artists impressions' in beeld gebracht;
- **Geluid:** aangegeven wordt op welke locaties langs het Voorkeursalternatief

- afschermende voorzieningen nodig zijn;
- *Externe veiligheid*: inzicht wordt gegeven in de isorisicocontouren Schiphol en de obstakelvrije zone, alsmede informatie over vervoer gevaarlijke stoffen;
 - *Lucht*: aangegeven wordt wat de huidige luchtkwaliteit is en wat de gevolgen van de nieuwe EC-normen in 2010 zijn;
 - *Stelling van Amsterdam*: duidelijk zal worden gemaakt dat het behoud van de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam als geheel, verenigbaar is met de doorsnijding door de N201, waarbij wordt aangegeven welke aantasting plaatsvindt bij de kruising met de Amstel en nagaan of een variant die minder doorsnijding veroorzaakt mogelijk is;
 - *Natuur*: er komt een nadere toetsing van de beschrijving van milieueffecten omleiding N201 Uithoorn aan de volgende beleidslijnen:
 - a. het stappenschema uit het Structuurschema Groene Ruimte en het stappenschema voor de soortbescherming uit de Habitatrichtlijn;
 - b. de robuuste ecologische verbindingzone c.q. natte as uit de Nota Natuur voor Mensen.
 - *Hydrologie en waterhuishouding*: voor de hydrologie en waterhuishouding wordt een plan van eisen geformuleerd.

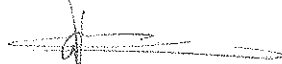
Wij vertrouwen er op dat het bovenstaande de met u gemaakte afspraken van 16 oktober jl. juist verwoord.

Wij stellen het op prijs indien onze ambtelijke vertegenwoordigers met u nog een gesprek kunnen hebben over de inhoud van onze concept-notitie, alvorens u uw advies uitbrengt. Bij die gelegenheid kan een concrete afspraak worden gemaakt over de verdere procedure i.c. de termijn van advisering.

Wij verzoeken u om uw toetsingadvies voorlopig aan te houden en uw eindadvies mede te baseren op de nadere informatie die wij u nog doen toekomen. Wij zijn u erkentelijk voor uw constructieve inzet en hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

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



ing. P.G. Berner.

BIJLAGE 2

Kennisgevingen van het milieueffectrapport
in Staatscourant nr. 116 dd. 20 juni 2001 en nr. 117 d.d. 21 juni 2001.



provincie::Utrecht
Kennisgeving

Inspraak Milieueffectrapportage (MER) en het Tracébesluit voor de omlegging van de N201

Mededeling van Gedeputeerde Staten
De N201 is een drukke provinciale weg gelegen op Utrechts en Noord Hollands grondgebied. Deze drukte brengt problemen met zich mee voor de leefbaarheid van aanliggende woonkernen, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Om deze redenen is besloten dat een omleiding van de provinciale weg noodzakelijk is. Om deze te realiseren is de Provincie Utrecht voornemens een tracébesluit te nemen. Een tracébesluit is een m.e.r.-plichtig besluit. Dit houdt in dat er een milieueffectrapport is opgesteld, waarin de milieugevolgen van verschillende tracéopties zijn onderzocht. In 1996 is reeds een MER Uithoorn opgesteld. Door voortschrijdend inzicht behoeft dit MER en het tracébesluit echter een aanvulling. Inmiddels zijn deze gereed en wordt u in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. De notitie "De milieueffectrapportages in de corridor N201" is bij de ter visie legging ter informatie bijgevoegd. De notitie geeft inzicht in de relaties tussen alle MER's die i.h.k.v. dit project zijn uitgevoerd (ook in Noord Holland).

Terinzagelegging en inspraak
Het MER Omlegging Uithoorn, het aanvullend MER Uithoorn en het Tracébesluit liggen in de periode van 25 juni tot 3 augustus 2001 ter inzage in de bibliotheek van het Provinciehuis, Pythagoraslaan 101 in Utrecht (ma. t/m vr. van 9.00-12.00) en bij de gemeente De Ronde Venen (ma t/m do van 8.30-16.00, vr van 8.30-12.30, en evt. ma-avond van 17.30-19.30). U kunt schriftelijk reageren op het MER Uithoorn, het aanvullend MER Uithoorn en het Tracébesluit. Reacties worden meegewogen bij de vaststelling van het definitieve MER en Tracébesluit.
U kunt de bedoelde stukken (MER Uithoorn, aanvullend MER Uithoorn en het Tracébesluit) opvragen bij het secretariaat van de sector Stad en Milieu, tel. (030) 2583645. De opmerkingen en reacties kunt u sturen naar Gedeputeerde Staten van Utrecht. U dient deze te richten aan Provincie Utrecht, Dienst Water en Milieu t.a.v. mevr. K. Vreekamp, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht.

Informatieavond
Op 27 juni a.s. organiseert de provincie Utrecht een informatieavond over het Tracébesluit Omlegging N201 ten noorden van Uithoorn en de milieueffectrapportage (MER). U bent van harte welkom van 19.30 – 22.00 uur in het Congres- en party-centrum De Meijert, Dr. J. van der Haarlaan 6 in Mijdrecht.

Met deze informatieavonden wil de provincie Utrecht belangstellende inwoners graag de gelegenheid geven om zich op de hoogte te stellen van de ontwikkelingen. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan milieu-aspecten en de wijze waarop de omlegging van de N201 (in het gebied)mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast krijgt u de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Nadere informatie
Voor nadere informatie en het opvragen van het (aanvullend) MER en het Tracébesluit kunt u contact opnemen met mevr. K. Vreekamp, Dienst Water en Milieu (tel. 030-2582104).

Ter visie legging van:

- de ontwerpstreetplanherziening N201/Aalsmeer-Haarlemmermeer inclusief de milieueffectrapportage
- het ontwerpuitwerkingsplan ex artikel 4a, lid 10 WRO N201/A4 inclusief de milieueffectrapportage, bestaande uit de Eindversie, een verkeerskundige analyse en aanvulling alternatief 6
- het ontwerp ex artikel 4a, lid 10 WRO Tracébesluit Omlegging N201 ten noorden van Uithoorn inclusief de milieueffectrapportage bestaande uit het Hoofdrapport, Achtergrondrapport, Bijlagenrapport en een aanvulling
- de Milieueffectrapportages in de Corridor N201, samenhang en actualisatie en het Standpunt van Gedeputeerde Staten

Vaststelling

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bovengenoemde ontwerpstreetplanherziening, ontwerpuitwerkingsplannen en de Milieueffectrapportages vastgesteld.

Inhoud

Deze ontwerpstreetplanherziening, ontwerpuitwerkingsplannen en de Milieueffectrapportages hebben betrekking op de omlegging van de N201 in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. Hiervoor zijn milieueffectrapportages opgesteld. In de milieueffectrapportages is beschreven welke milieueffecten te verwachten zijn bij de omlegging van de N201. Daarbij is aangegeven welke mogelijke alternatieven er zijn, gegeven de randvoorwaarden en doelstellingen omtrent de ruimtelijke structuur en inrichting van de weg.

Terinzagelegging

De ontwerpstreetplanherziening en de ontwerpuitwerkingsplannen worden samen met de milieueffectrapportages en de Richtlijnen voor de milieueffectrapportages met ingang van 25 juni 2001 gedurende 2 maanden ter inzage gelegd bij:

- Bedrijfsbibliotheek van de provincie Noord-Holland, Hoopplein 35 te Haarlem
- de gemeentehuizen van de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn,
- de hoofdstellingen van de openbare bibliotheken in:
 - Haarlem, Dootenplein 1
 - Hoofddorp, Binnenweg 2a
 - Aalsmeer, Marktstraat 19A
 - Amstelveen, Burg. Haspelstraat 4
 - Uithoorn, Alfons Aribéstraat 1

Desgevraagd kunnen gedurende genoemde periode de stukken gedurende ten minste 3 aansengesloten uren per week buiten de werkuren worden ingezien.

Mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen

Gedurende de periode dat deze stukken ter inzage liggen kan een ieder bedenkingen inzake de ontwerpstreetplanherziening

N201/Aalsmeer-Haarlemmermeer en reacties op de Milieueffectrapportage schriftelijk indienen bij Provinciale Staten van Noord-Holland, t.a.v. mevrouw G.A. Smit/afdeling R.V.V., Postbus 123, 2000 MD HAARLEM. Voor de ontwerpuitwerkingsplannen N201/A4 en Tracébesluit omlegging N201 ten noorden van Uithoorn en/of op de milieueffectrapportages kunt u bedenkingen en reacties schriftelijk gedurende de terinzagelegging indienen bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, t.a.v. mevrouw G.A. Smit/afdeling R.V.V., Postbus 123, 2000 MD HAARLEM

Inhoud van de bedenkingen en reacties

- Tenminste moet worden vermeld:
 - uw naam en adres
 - de datering
 - de gronden van uw bedenkingen of reactie
 - een ondertekening
- Het is daarnaast wenselijk om in uw reactie te vermelden of u reageert op de ontwerpstreetplanherziening, een of meerdere ontwerpuitwerkingsplannen of op de Milieueffectrapportages. Bij uw reactie op de Milieueffectrapportages dient u zich te beperken tot de vraag of de gegevens in de rapportage juist en volledig zijn.

Verdere procedure

Uw bedenkingen inzake de ontwerpstreetplanherziening en de ontwerpuitwerkingsplannen zullen worden betrokken bij de besluitvorming hieromtrent door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Vaststelling van deze plannen is begin 2002 voorzien. De Statencommissie Ruimtelijke Ordening en Bestuur zal in september a.s. een openbare hoorzitting over de ontwerpstreetplanherziening en de ontwerpuitwerkingsplannen houden. U zult hier over in een aparte kennisgeving worden geïnformeerd.

Informatieavonden

Op 25, 26 en 27 juni 2001 organiseert de provincie informatieavonden. Hieromtrent verschijnt een aanvullende advertentie.

Meer informatie

Exemplaren van de ontwerpstreetplanherziening N201/Aalsmeer-Haarlemmermeer, het ontwerpuitwerkingsplan N201/A4, het ontwerpuitwerkingsplan Tracébesluit omlegging N201 ten noorden van Uithoorn kunnen tegen kostprijs (inclusief verzendkosten) worden besteld bij de provincie Noord-Holland tel: 023 514 43 00 of 023 514 42 45. Een samenvatting van de Milieueffectrapportages is gratis verkrijgbaar bij bureau Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland tel: 023 514 41 66.

Inhoudelijke informatie over de ontwerpstreetplanherziening N201/Aalsmeer-Haarlemmermeer en het ontwerpuitwerkingsplan N201/A4 kunt u inwinnen bij mevrouw G. Bakker tel: 023 514 52 35. Inhoudelijke informatie over het ontwerpuitwerkingsplan/Tracébesluit Omlegging N201 ten noorden van Uithoorn kunt u inwinnen bij de heer D. Winters tel: 023 514 52 23. Informatie over de procedure voor de Milieueffectrapportages kunt u inwinnen bij de heer M. Jonk tel: 023 514 35 60.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (coördinerend) en Gedeputeerde Staten van Utrecht

Besluit: voor het Noord-Hollandse deel betreft het de herziening en/of uitwerking van twee streekplannen, voor het Utrechtse deel betreft het een tracébesluit

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

Activiteit: Het verbeteren van de aansluiting van de N201 op de A4, de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en de omlegging van de N201 bij Uithoorn.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie omleiding Uithoorn: 18 november 1993
kennisgeving startnotitie aansluiting N201/A4: 18 mei 1995
kennisgeving startnotitie omleiding Aalsmeer: 1 april 1999
richtlijnenadvies omleiding Uithoorn uitgebracht: 18 januari 1994
richtlijnenadvies aansluiting N201/A4 uitgebracht: 17 juli 1995
richtlijnenadvies omleiding Aalsmeer uitgebracht: 16 juni 1999
richtlijnen omleiding Uithoorn vastgesteld: 14 juli 1994
richtlijnen aansluiting N201/A4 vastgesteld: 10 oktober 1995
richtlijnen omleiding Aalsmeer vastgesteld: september 1999
kennisgeving MER: 21 juni 2001 (het MER omleiding Uithoorn is in 1996 eerder ter visie gelegd, de toetsing is toen tussentijds stopgezet)
toetsingsadvies uitgebracht: 8 april 2002

Bijzonderheden: Te samen met de drie aanvullingen die de Commissie heeft ontvangen bevatten de MER'en voldoende informatie om het milieu een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. De Commissie geeft in haar advies een aantal aanbevelingen voor de verdere besluitvorming. Dit betreft:

- status van de verschillende rapporten en nadere verduidelijking over de (deel)projecten;
- effecten en mogelijke noodzakelijke maatregelen voor de verkeerssituatie in Vinkeveen;
- monitoring van de effectiviteit van de voorkeursalternatieven;
- mogelijke geluidstoename in situaties waar een forse toename is van verkeersintensiteit (zoals Schipholdijk en Legmeerdijk);
- toegankelijkheid van de landschappelijke informatie;
- effecten van de verschillende verhardingstypes;
- onderbouwing van de niet- overschrijding van de normstelling voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- verduidelijking begrippen vrijwarings-/RESA-/obstakelvrije zone en de turbulentie rond kunstwerken;
- toetsing van de luchtkwaliteit aan de Europese richtlijn voor de luchtkwaliteit;
- implicaties voor de natte as van de alternatieven;
- effectbeoordeling van de brug- en aquaductvarianten;

- uitvoeren van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie;
- betrekken van de aard en omvang van de hydrologische effecten in de besluitvorming;
- aangeven van de mogelijke ligging van een parallelle Kaagbaan in de streekplanuitwerking.

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. G. Blom (voorzitter)

ing. J. Derksen

ir. P. van Eck

drs. A. van Leerdam

ir. K.A.A. van der Spek

ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep:

dr. N.W.M. van Buren.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20010720	Kennedy Van der Laan, namens de familie D.B. Been en 129 andere buurtbewoners	Amsterdam	20010731
2.	20010702	G. Roodenburg- van der Vlucht	Hoofddorp	20010731
3.	20010708	Familie J.G. van Bodegraven	Amstelveen	20010731
4.	20010723	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	20010808
5.	20010725	Cultuur Technisch Grondverzet en Loonbedrijf POLS	Hoofddorp	20010808
6.	20010721	J.A. van Doorn	Uithoorn	20010808
7.	20010808	Vereniging Natuurmonumenten	's-Gravenland	20010821
8.	20010808	A. van Arkel	Oude Meer	20010821
9.	20010808	M. Bezemer en 6 gelijkkluidende reacties	Uithoorn	20010821
10.	20010809	Roland Haffmans	Amsterdam	20010821
11.	20010816	A.M.M. Haring	Vinkeveen	20010827
12.	20010815	H. Ekkelkamp-Beldman	Nes a/d Amstel	20010827
13.	20010815	J. van den Ochtend en C.A. van den Ochtend-Reurekas	Oude Meer	20010827
14.	20010816	Stichting Rechtsbijstand, namens firma H.J. Boerlage & Zoon	Leidschendam	20010827
15.	20010817	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20010827
16.	20010818	I. van Gorkom-Sporry en 61 gelijkkluidende reacties	Uithoorn	20010827
17.	20010817	Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht	Hilversum	20010827
18.	20010820	Ministerie van VROM	Haarlem	20010831
19.	20010821	C. van Weerdenburg	Rozenburg NH	20010831
20.	20010813	WLTO	Haarlem	20010831
21.	20010818	M. van Tol	Oude Meer	20010831
22.	20010815	Regionaal Orgaan Amsterdam	Amsterdam	20010831
23.	20010820	J.J. Knibbe	Hoofddorp	20010831
24.	20010820	Gasunie	Groningen	20010831

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
25.	20010822	Groengroep Uithoorn	De Kwakel	20010831
26.	20010818	H.A. Booman	Uithoorn	20010831
27.	20010823	Stichting Stelling van Amsterdam	Wormer	20010831
28.	20010822	Fam. J. Koster en Fam. C.J. Koster	Amstelveen	20010831
29.	20010823	Amsterdam Airport Schiphol	Schiphol	20010831
30.	20010823	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	20010831
31.	20010823	Advocatenkantoor Mijnlieff, namens de heer W.W.M. Koeckhoven	Leusden	20010831
32.	20010822	R. Fridsma	Uithoorn	20010831
33.	20010823	Schiphol Area Development Company	Schiphol Airport	20010831
34.	20010823	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	Haarlem	20010831
35.	20010823	Stichting 'Geen omlegging N201' en 29 gelijklopende reacties	Aalsmeer	20010831
36.	20010823	Hoogheemraadschap van Rijnland	Leiden	20010831
37.	20010822 20010829	Nathalie Jaarsma en Michel Verwer	Uithoorn	20010831
38.	20010822	Rijksdienst voor de monumentenzorg	Zeist	20010831
39.	20010821	Jac van Weerdenburg	Rozenburg	20010831
40.	20010821	Florema Young Plants BV	De Kwakel	20010831
41.	20010823	B.E. Koeckhoven-van Haaster	Hoofddorp	20010831
42.	20010829	Advocatenkantoor Mijnlieff, namens B.E. Koeckhoven-van Haaster	Leusden	20010831
43.	20010821	Gemeente Amsterdam	Amsterdam	20010831
44.	20010821	D.M. Woelinga	Amstelveen	20010831
45.	20010827	Handelskwekerij Duif's Florist Articles BV	Aalsmeer	20010831
46.	20010823	Handelskwekerij Salomo BV en D.P. Baardse Kwekerij	Amstelveen	20010904
47.	20010823	Van Baal en Veerhuis	Aalsmeer	20010904
48.	20010824	G. Kooy en Zn. B.V.	Amstelveen	20010904
49.	20010824	Buis-Pomona Projectbureau, namens 15 bedrijven in het glastuingebied Noorderlegmeer	Rijsenhout	20010904
50.	20010828	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	20010904

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
51.	20010813	Samenwerkingsplatform N201 in De Ronde Venen	Amstelhoek	20010924
52.	20010823	H.J. Dik	Mijdrecht	20010924
53.	20010801	J.C. van Staalduijnen	Mijdrecht	20010924
54.	20010819	Loonbedrijf J.Ph. Balder	Mijdrecht	20010924
55.	20010822	B. Hettinga en Y. Hettinga-van Rossum	Mijdrecht	20010924
56.	2001-----	Vereniging Leefbare Venen	Waverveen	20010924
57.	2001-----	W.T.M. Straathof	Mijdrecht	20010924
58.	2001-----	A.M. Zuidervaart	Amstelhoek	20010924
59.	2001-----	E. Schreurs en A.M.M. Schreurs-Hoefnagel	Vinkeveen	20010924
60.	20010823	Harry Schuurs en Pit Gooskens	Mijdrecht	20010924
61.	20010817	Roeleveld & Bos B.V.	Mijdrecht	20010924
62.	20010817	Roeleveld & Bos B.V.	Mijdrecht	20010924
63.	20010823	Stichting Stelling van Amsterdam	Wormer	20010924
64.	20010801	Stichting Ontwikkeling De Venen	Woerden	20010924
65.	20010822	Stichtse Milieu Federatie, mede namens de Milieufederatie Noord-Holland	Utrecht	20010924
66.	20010823	Milieuvereniging Leefbaar Mijdrecht-Wilnis (LMW)	Mijdrecht	20010924
67.	20010823	J.B. Grootegoed	Mijdrecht	20010924
68.	20010820	M.W. van Schaick-Breij	Mijdrecht	20010924
69.	20010820	W.J. van Schaick	Mijdrecht	20010924
70.	20010822	W.J.A. Smit	Vinkeveen	20010924
71.	2001-----	fam. Spruyt	Vinkeveen	20010924
72.	20010821	N.P.M. de Dood, mede namens een aantal andere insprekers	Waverveen	20010924
73.	20010823	Gemeente De Ronde Venen	Mijdrecht	20010924
74.	2001-----	NIET VOLLEDIG	-----	20010924
75.	20010817	fam. A.W.M. Mens	Waverveen	20010924
76.	20010607	Milieudedefensie	Amsterdam	20011003
77.	2001-----	J. Ruizendaal	Mijdrecht	20011003
78.	2001-----	Ineke Bams	Mijdrecht	20011103
79.	20010711	G. Kroon	Vinkeveen	20011003

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
	20010919	verslag hoorzitting Haarlem	Haarlem	20011211
	20010924	verslag hoorzitting Vinkeveen	Vinkeveen	20011211