

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

ISBN 90-421-0866-5  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER DE MER'EN EN DE AANVULLINGEN DAAROP .....</b>	<b>3</b>
<b>3. SAMENVATTING AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING .....</b>	<b>4</b>
<b>4. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING.....</b>	<b>5</b>
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

## 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 2001<sup>1</sup> 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 gelegd<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

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

- aan de richtlijnen van de MER'en<sup>3</sup>, 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 onjuistheden<sup>4</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>5</sup>.

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 maken<sup>6</sup>. De Commissie heeft die aanvulling ontvangen in gedeelten in de periode van 28 november tot 14 december 2001<sup>7</sup>.

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 aanvulling<sup>8</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>4</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.10..

<sup>6</sup> Zie bijlage 1a.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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 adviezen<sup>10</sup>, 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;

---

<sup>9</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>10</sup> 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 dichterbij 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 verkeer<sup>11</sup>, de bereikbaarheid van de economische centra, de

---

<sup>11</sup> 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 leefbaarheid<sup>12</sup>. 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.

<sup>12</sup> Met name voor de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking door het vervallen van verbindingen in Bovenkerkerveld 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 gebeurd<sup>13</sup>. Punten die meer uitwerking behoeven zijn:

- mogelijke aanpassingen van de bocht bij Mijdrecht (en de milieueffecten daarvan);
- milieugevolgen van geluidarm asfalt<sup>14</sup>.

### **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.

---

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

<sup>14</sup> 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 bedrijventerreinen<sup>15</sup>. 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 Venen<sup>16</sup>. Deze locatie is doorslaggevend voor het tracéontwerp en de tracé-

<sup>15</sup> 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 verkeersaanvullende 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.

<sup>16</sup> 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 beschreven<sup>17</sup>. 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 weergegeven<sup>18</sup>.

#### **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 %.

---

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

<sup>18</sup> 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 Schiphoudijk 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 Asphalt (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 banen<sup>19</sup>.

### **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<sup>-6</sup>-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 aflight 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

---

<sup>19</sup> 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 NO<sub>2</sub>, 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 Bovenkerkervolder 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 stappenschema<sup>20</sup> is een concreet instru-

---

<sup>20</sup> 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 infrastructuur<sup>21</sup>.

### **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 rugstreppadden, 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<sup>e</sup> 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.

<sup>21</sup> 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 licht<sup>22</sup>.

De laatste twee factoren worden in de MKM niet meegenomen. Het feit dat vliegtuiglawaai en industrielawaai 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 soortsbescherming*

- 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

---

<sup>22</sup> 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 Bovenkerkerpolder<sup>23</sup>. 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-beschermde 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.

#### *Soortsbescherming*

In de derde aanvulling is een tracé-alternatief (alternatief dicht 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.

---

<sup>23</sup> 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<sup>e</sup> 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 verbindingzone 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 verbindingzone langs de Kromme Mijdrecht en de Amstel, die door het voorgestelde tracé doorsneden wordt. De rijksoverheid heeft criteria aangegeven voor robuustheid van ecologische verbindingzones, 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 hoog<sup>24</sup>. 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

---

<sup>24</sup> 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 verbindingzone.

noodzakelijk is<sup>25</sup>. 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 N201<sup>26</sup>. 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;

---

<sup>25</sup> Zie ook opmerkingen onder § 4.2.

<sup>26</sup> 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 Bodemonderzoek<sup>27</sup> geeft in haar inspraakreactie aan dat bij de omlegging van Uithoorn die door de polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij loopt zich krekken 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 zijn<sup>28</sup>.

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, berm sloten, infiltratievoorzieningen) als de verlaging van de grondwaterstanden in de aanlegfase (al dan niet met mitigerende voorzieningen) en de daaraan gekoppelde zettingen en verdrogingschade.

<sup>27</sup> Zie nr. 15, bijlage 4.

<sup>28</sup> 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

### **MER 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.