

1384-64

Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek

Het MER voor de omlegging Uithoorn-Oost van de N201



Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek

Het MER voor de omlegging Uithoorn-Oost van de N201

Definitief

Provincie Utrecht
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

Grontmij Nederland bv
Houten, Februari 2005

Verantwoording

Titel : Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek

Projectnummer : 147973

Documentnummer : 13/99052528/HO

Revisie : D1

Datum : Februari 2005

Auteur(s) : Marjan Booltink, Gert de Haas, Stefan Jak, Hans Jaspers, Hetty van Voorden-van Oorschot, Mieke Voskens

e-mail adres : mieke.voskens@grontmij.nl

Gecontroleerd : mevrouw ir. M.E. Voskens-Drijver

Paraaf gecontroleerd : 

Goedgekeurd : drs. R.J. Jonker

Paraaf goedgekeurd : 

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	M.e.r.-procedure	6
1.2.1	M.e.r.-procedure en bestemmingsplan	6
1.2.2	Startnotitie.....	7
1.2.3	Richtlijnen en milieueffectrapport.....	7
1.2.4	Terinzagelegging MER en het ontwerp- bestemmingsplan	7
1.3	Gewijzigde uitgangspunten MER ten opzichte van startnotitie	7
1.4	Plan- en studiegebied.....	8
1.5	Leeswijzer	9
2	Achtergronden, probleem en doel	11
2.1	Algemeen	11
2.2	Achtergronden project	11
2.3	Probleem- en doelstelling	12
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	14
3.1	Algemeen	14
3.2	Alternatieven	14
4	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	22
4.1	Algemeen	22
4.2	Verkeer en vervoer	22
4.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	22
4.3.1	Huidige situatie landschap	22
4.3.2	Huidige situatie cultuurhistorie en archeologie.....	25
4.3.3	Autonome ontwikkeling landschap, cultuurhistorie en archeologie	26
4.4	Bodem en (grond)water.....	27
4.4.1	Huidige situatie bodem	27
4.4.2	Huidige situatie (grond)water	28
4.4.3	Autonome ontwikkeling bodem en (grond)water	30
4.5	Natuur	31
4.5.1	Huidige situatie.....	31
4.5.2	Autonome ontwikkeling	33
4.6	Lucht , geluid en trillingen.....	34
4.6.1	Huidige situatie lucht	34
4.6.2	Autonome ontwikkeling lucht.....	34
4.6.3	Huidige situatie geluid	35
4.6.4	Autonome ontwikkeling geluid	35
4.6.5	Trillingshinder	36
4.7	Woon-, werk-, en leefmilieu	36
4.7.1	Veiligheid.....	36
4.7.2	Barrièrewerking	36
4.7.3	Landbouwkundig ruimtegebruik	36
4.7.4	Leefbaarheid.....	37
5	Effecten	38
5.1	Algemeen	38

Inhoud (vervolg)

5.2	Verkeer en vervoer	38
5.2.1	Beoordelingskader	38
5.2.2	Effectbeschrijving en -beoordeling.....	39
5.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	43
5.3.1	Beoordelingskader	43
5.3.2	Effectbeschrijving en -beoordeling	44
5.4	Bodem en (grond)water	48
5.4.1	Beoordelingskader bodem.....	48
5.4.2	Effectbeschrijving bodem.....	49
5.4.3	Beoordelingskader (grond)water.....	50
5.4.4	Effectbeschrijving (grond)water	52
5.5	Natuur	53
5.5.1	Beoordelingskader	53
5.5.2	Effectbeschrijving natuur	54
5.5.3	Toetsing effecten aan wet- en regelgeving.....	57
5.6	Lucht, geluid en trillingen	59
5.6.1	Beoordelingskader lucht	59
5.6.2	Effectbeschrijving lucht.....	59
5.6.3	Uitgangspunten en beoordelingskader geluid	62
5.6.4	Effectbeschrijving geluid	64
5.6.5	Trillingshinder	70
5.7	Woon-, werk- en leefmilieu	71
5.7.1	Beoordelingskader	71
5.7.2	Effectbeschrijving landbouwkundig ruimtegebruik	71
5.7.3	Effectbeschrijving veiligheid.....	72
5.7.4	Effectbeschrijving sociale aspecten	74
5.7.5	Effectbeschrijving leefbaarheid	76
6	Effectvergelijking en meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)..	77
6.1	Algemeen	77
6.2	Afweging tracéalternatieven en meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).....	77
7	Leemten in kennis	81
7.1	Archeologie.....	81
7.2	Natuur	81
	Verklarende woordenlijst	82
	Literatuurlijst.....	87

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Al meer dan 40 jaar wordt gesproken over de omlegging van de N201 tussen de A4 in de gemeente Haarlemmermeer en de A2 bij Vinkeveen. De huidige weg doorsnijdt de woonkernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek en is één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Inmiddels is door de betrokken overheden een Regioakkoord vastgesteld waarin afspraken zijn gemaakt over de uitwerking en de realisatie van het project.

In november 2002 heeft de Stuurgroep N201 het "Regioakkoord N201+" over het Masterplan N201 vastgesteld. Onderdelen van het project N201+ zijn onder meer de omlegging van de N201 ter hoogte van Aalsmeer en Uithoorn, de passage van het Amstel-Drechtkanaal (ook wel de Amstel genoemd) en de aansluiting van de omlegging op de bestaande N201 in de provincie Utrecht, middels een nieuw aan te leggen wegtracé in de gemeente De Ronde Venen (DRV).

In 1993 is reeds door provincie Utrecht en provincie Noord-Holland gezamenlijk een m.e.r.-procedure¹ gestart voor de omleiding Uithoorn. Het betrof toen het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor een langgerekt alternatief dat ten oosten van Mijdrecht terug zou worden geleid op de N201 (zie figuur 1.1). Dit MER is uitgebracht in april 1996 en wordt in onderhavig MER in het vervolg aangeduid als MER-N201-Uithoorn 1996. De m.e.r.-procedure voor het MER-N201-Uithoorn 1996 is in het jaar 2002 afgerond met een positief toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.).

Omdat echter de financiële middelen voor de uitvoering van het oorspronkelijke Masterplan N201 niet toereikend zijn, is een aantal versoberingmaatregelen voorgesteld. Eén van deze versoberingmaatregelen is een nieuw tracé voor de omlegging Uithoorn-Oost. Dit tracé buigt ná de passage van de Amstel (vanuit het westen) direct in zuidwestelijke richting af en wordt bij Amstelhoek op de bestaande N201 aangesloten. In hoofdstuk 3 wordt dit nader uiteengezet.

Dit nieuwe tracé voor de omlegging Uithoorn-Oost is een onderdeel van het gehele project N201+. Omdat de omlegging aan de oostzijde van de Amstel ook bestempeld is als autoweg² is de aanleg van deze weg m.e.r.-plichtig (conform het besluit m.e.r.). In het hiervoor aangeduide "Regioakkoord N201+" is afgesproken dat voor dit nieuwe tracé een MER moet worden opgesteld, omdat in het MER N201 Uithoorn 1996 dit nieuwe tracé niet is behandeld.

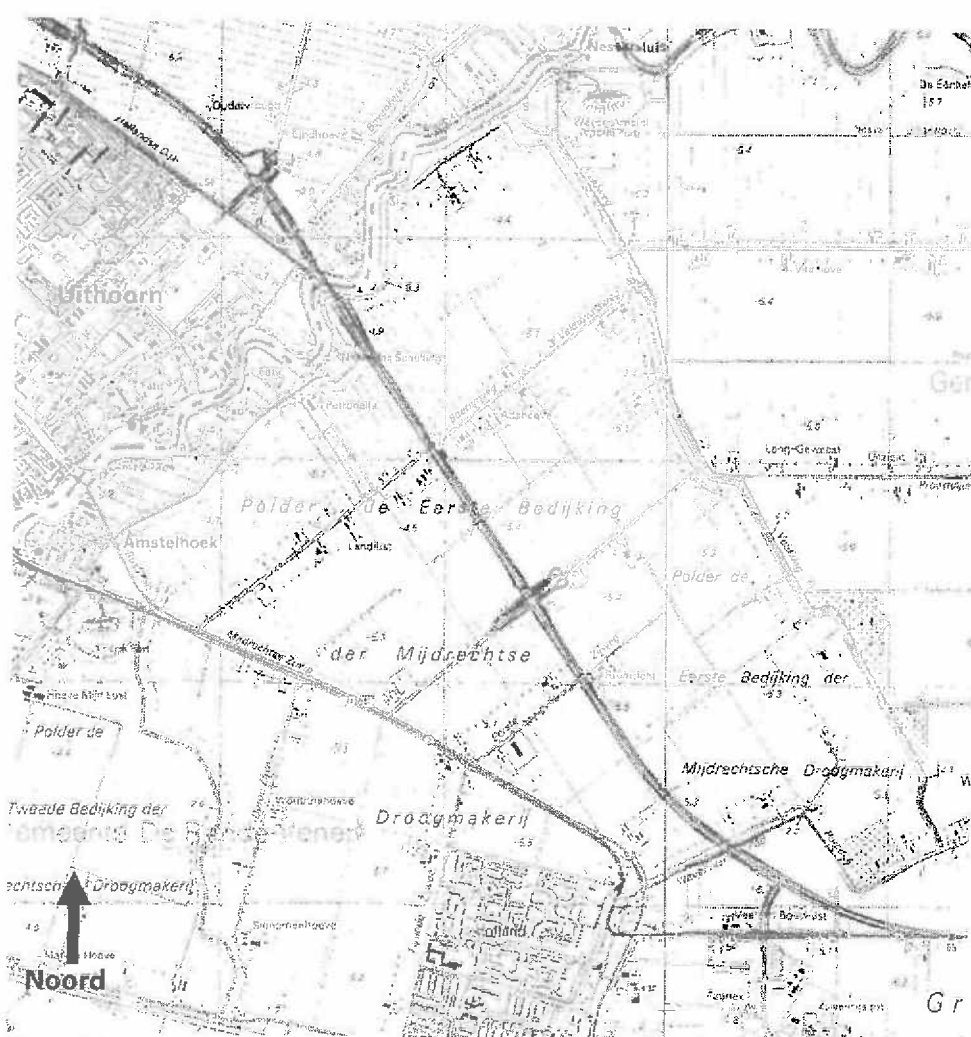
¹ Indien m.e.r. met kleine letters aangegeven is wordt de procedure bedoeld. Indien MER met hoofdletters aangegeven is, wordt het milieueffectrapport bedoeld.

² Volgens het besluit m.e.r. 1994 is de omlegging Uithoorn-Oost bestempeld als autoweg. Conform de definitie van de wegenverkeerswet is de N201 echter geen autoweg.

In het besluit van Gedeputeerde Staten van provincie Utrecht d.d. 19 november 2002 is formeel besloten om voor het nieuwe tracé een m.e.r.-procedure te doorlopen.

In het onderhavige MER gaat het derhalve om alternatieven voor dit nieuwe tracé van de N201 ten zuidoosten van de Amstel, vanaf de Amstelpassage tot aan de huidige N201 in de provincie Utrecht.

Door Provinciale Staten van Noord-Holland is inmiddels besluitvorming geweest met betrekking tot de omlegging van de N201 om Aalsmeer en Uithoorn tót aan de Amstelpassage.



Figuur 1.1 Langgerekt alternatief N201 om Uithoorn

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-procedure en bestemmingsplan

Zoals hiervoor aangegeven is de voorgenomen aanleg van een nieuwe weg om Uithoorn-Oost een m.e.r.-plichtige activiteit. Het m.e.r.-plichtige besluit is het vaststellen van een bestemmingsplan, dat door gemeente De Ronde Venen zal worden vervaardigd. Het doel van de m.e.r.-procedure is het verkrijgen van inzicht in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van de omlegging om Uithoorn-Oost. De milieueffecten krijgen daarmee een volwaardige rol in de besluitvorming over het vaststellen van het bestemmings-

plan. Mede op basis van dit MER zal een keuze worden gemaakt voor het definitieve wegtracé.

Initiatiefnemer voor het MER is de provincie Utrecht. Bevoegd gezag is de gemeente De Ronde Venen.

1.2.2 Startnotitie

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie. De startnotitie geeft inzicht in de aard, omvang en de locatie van de voorgenomen activiteit. De startnotitie heeft ter inzage gelegen van 3 november 2003 tot en met 1 december 2003. In deze periode was inspraak mogelijk. In de diverse inspraakreacties hebben de insprekers aangegeven welke onderwerpen er naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Daarnaast is advies gevraagd aan de wettelijk adviseurs.

1.2.3 Richtlijnen en milieueffectrapport

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) heeft op basis van de startnotitie, de inspraakreacties en het advies van de wettelijke adviseurs advies uitgebracht over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Vervolgens heeft gemeente De Ronde Venen als bevoegd gezag de richtlijnen vastgesteld³. Het doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Deze richtlijnen staan niet op zichzelf, maar vormen een aanvulling op datgene wat de startnotitie al heeft aangegeven over de inhoud van het MER.

1.2.4 Terinzagelegging MER en het ontwerp- bestemmingsplan

Het MER gaat samen met het ontwerp bestemmingsplan in procedure en ligt dan gedurende vier weken na publicatie ter inzage. Tijdens de terinzagelegging is inspraak mogelijk. Na de inspraakperiode wordt het MER getoetst door de Cie-m.e.r. en wordt ook de wettelijke adviseurs gelegenheid geboden om advies uit te brengen. Hierbij worden de inspraakreacties op het MER en het Ontwerp bestemmingsplan betrokken.

Vervolgens neemt het bevoegd gezag een besluit inzake het ontwerp bestemmingsplan. In het besluit motiveert het bevoegd gezag op welke wijze rekening is gehouden met de uitkomsten van het MER en het toetsingsadvies van de Cie-m.e.r. alsmede met het advies van de wettelijke adviseurs en de inspraakreacties.

1.3 Gewijzigde uitgangspunten MER ten opzichte van startnotitie

Amstelpassage

Bij de omlegging Uithoorn-Oost moet de Amstel gekruist worden. Het nieuwe tracé van de N201 kan de Amstel op verschillende manieren kruisen. Dit kan met een brug, vast of beweegbaar, of een aquaduct. In het kader van het MER-N201-Uithoorn 1996 zijn in diverse rapportages de verschillende mogelijkheden voor de kruising van de omlegging met de Amstel uitgebreid onderzocht. In de startnotitie is aangegeven dat de besluitvorming over de Amstelpassage door middel van een brug of aquaduct vóór het opstellen van het

³ Gemeente De Ronde Venen; Definitieve richtlijnen voor het milieueffectrapport "Omlegging N201 Utrecht, passage Amstelhoek"; Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer, Bureau Ruimtelijke Ontwikkeling Volkshuisvesting en Milieu, 2004.

