

	Naam	Reactie	Antwoord
1	Buis Pomona, Lakenblekerstraat 49, Aalsmeer	Een perceel grond (Mijdrecht A6050) is in eigendom bij fam. Andriessen, de aanleg van de nieuwe weg zal belemmeringen en schade opleveren. Het perceel wordt in drieën gesplitst, een deel van het perceel zal niet meer bruikbaar zijn, de overblijvende gronden zijn minder efficiënt, er komen problemen met de bereikbaarheid van de overblijvende landbouwgronden, omrij schade, inkomenschade en vermogensschade. Reële onderhandelingen over verplaatsing en minnelijke verwerving hebben tot u toe nog niet plaatsgevonden. Er wordt voorgesteld om het huidige Esso tankstation langs de huidige N201 in Amstelhoek te verplaatsen naar de restgronden van het perceel A6050. Op deze locatie kan de huidige bedrijfsvoering gecontinueerd worden.	De “restpercelen” zullen na realisatie van de nieuwe N201 ontsloten blijven. Aankoop van de restpercelen kan een onderdeel zijn van de transactie met de provincie. De provincie zal dan proberen deze restpercelen in te zetten in overige transacties, als bijvoorbeeld ruil- of compensatie grond. Wanneer er sprake is van inkomstenderving wordt deze vergoed, maar dit is per dossier verschillend. Onderhandelingen over minnelijke verwerving van de gronden moeten nog plaatsvinden. De provincie Noord-Holland zal hiervoor contact zoeken met de eigenaren in het plangebied. Namens de provincie Noord-Holland zullen twee taxateurs bij de eigenaren van de grond die nodig langskomen en zij zullen aansluitend namens de provincie een aanbieding doen voor de grond. Over dit aanbod gaan partijen indien nodig in onderhandeling. Aankopen gebeurt op onteigeningsbasis, de eigenaar ontvangt dus een volledige schadeloosstelling. In het nieuwe tracé is, vooralsnog, géén rekening gehouden met het verplaatsen van het Esso tankstation. Een eventuele verplaatsing van het tankstation zal in nauw overleg met de eigenaar van het tankstation moeten plaatsvinden én met de eigenaar van de weg (provincie Utrecht). De restgronden van het perceel A6050 zijn in dit nieuwe bestemmingsplan overigens niet bestemd ten behoeve van het vestigen van een tankstation.
2	Fort Akademie Amstelhoek, Mijdrechtse Zuwe 31, Amstelhoek	Binnen de aanwezige informatie over het bestemmingsplan is het niet duidelijk hoe het Fort Amstelhoek in de nieuwe situatie ontsloten wordt. Graag overleg over de ontsluiting	In nauw overleg met de Fort Akademie Amstelhoek zal gekeken worden naar de ontsluiting van het fort-terrein. Hiervoor zal een uitnodiging volgen.
3	Mw. Hettinga, Tienboerenweg 14, Mijdrecht	Heeft bezwaar tegen de aansluiting van het “van Geijnpad” op de nieuwe N201. Hierdoor ontstaat een sluiproute richting Vinkeveen en Waverveen. Dat is ongewenst want het levert bijvoorbeeld bezwaar op voor het fietsverkeer in de polder. Grote druk op het onderliggende wegennet.	Deze weg is alleen bedoeld voor landbouwverkeer en niet voor het “gewone” autoverkeer. Hiervoor zal nog een apart verkeersbesluit worden genomen. Het afslaan van voertuigen vanaf de nieuwe N201 het bedoelde pad op zal in het ontwerp van de kruising onmogelijk worden gemaakt. Van een sluiproute richting Vinkeveen en Waverveen is dus geen sprake.

4	Klinkenberg, Amstelkade 108, Amstelhoek	Het is onverstandig om de omlegging op deze manier uit te voeren. Er zal gekozen moeten worden voor een rechtgestrekte doorgang vanaf de Amstel, dit zou uitbreiding aan de noordkant zeer goed mogelijk maken.	Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Tevens heeft de gemeenteraad toen veel belang gehecht aan het realiseren van plandelen buiten de gemeente betreffende de ontsluiting van de Fokkerweg op de A9 conform de verkeersombuigdoelstellingen. De gemeenteraad heeft duidelijk uitgesproken géén extra verkeersdruk in De Ronde Venen te willen hebben.
5	Michels, Amsteldijk Noord 32A, Uithoorn	Betrouwen dat de bewoners aan de Amsteldijk Noord te Uithoorn niet zijn uitgenodigd voor de informatieavond. Tekenen bezwaar aan tegen de aanleg van de weg naar het mogelijke industriegebied Amstelhoek. Het industriegebied is nog geen voldongen feit, het gaat slechts om een verkenning van het gebied.	Dit wordt ter kennisgeving aangenomen, in vervolg wordt u geïnformeerd. Op de gemeentepagina van de krant "De Ronde Vener" heeft de publicatie voor deze informatieavond gestaan. Deze is echter niet alleen in gedrukte vorm beschikbaar, maar ook via het internet. Op deze manier is het mogelijk om ook buiten de gemeentegrenzen informatie in te winnen over bestemmingsplanwijzigingen in De Ronde Venen. De mogelijkheden van een bedrijventerrein is nog in onderzoek. Er zal géén sprake van een aanleg van een parallelweg van de N201 naar het mogelijke bedrijventerrein, deze mogelijkheid wordt uit het bestemmingsplan verwijderd. De afslag vanaf de nieuwe N201 naar de weg richting perceel Tienboerenweg 15b is een reeds bestaande weg (particulier), deze is conform de huidige situatie opgenomen in het bestemmingsplan. Het langgerekte alternatief was opgenomen in het

		Onbegrijpelijk dat de weg niet gestrekt wordt in plaats van de kromming die nu in de weg zit, dit in verband met de kosten die betrekking hebben op de kromming in deze weg en de extra kruispunten. Verkeerstechnisch onmogelijk dat de vierbaansweg tot aan de geplande kruising met de Amstel overgaat in een tweebaansweg met bochten en kruisingen. Hiermee worden nieuwe verkeersproblemen en opstoppen verwacht.	oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Tevens heeft de gemeenteraad toen veel belang gehecht aan het realiseren van plandelen buiten de gemeente betreffende de ontsluiting van de Fokkerweg op de A9 conform de verkeersombuigdoelstellingen. De gemeenteraad heeft duidelijk uitgesproken géén extra verkeersdruk in De Ronde Venen te willen hebben. Er is géén sprake van een vierbaansweg tot de Amstel. In het N201 project wordt uitgegaan van een vierbaansweg tot aan de kruising met de Zijdelweg. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9 wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een 2-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld.
6	Perez, Amstelkade 120, Amstelhoek	Niet alle in de tekst genoemde onderdelen zijn in het bestemmingsplan aangetroffen, zo is figuur 4.1 en paragraaf	In het voorontwerp-bestemmingsplan is op pagina 12 een verwijzing opgenomen naar het milieueffectrapport, deze

	4.3.1 en 4.3.2 niet in het voorontwerp-bestemmingsplan aanwezig. Er wordt gesproken over het verleggen van de EHS naar het benedenland. Dit is een erg voorbarig voornemen omdat er nog slechts sprake is van een onderzoek naar de mogelijkheid van een industrieterrein in Amstelhoek. Het wordt niet juist geacht dat de verlegging van de EHS tot uitgangspunt is genomen, er zal uit moeten worden gegaan van de huidige situering van de EHS. Het is niet duidelijk hoe moet en kan worden voldaan aan de dubbelbestemming van de nieuwe weg en de faunapassage. Bij uitvoering van dit alternatief en de aanleg van het industriegebied gaat namelijk in het hele gebied ten noordwesten van de nieuwe N201 de flora en fauna teloor. Van een zorgvuldige inpassing van de nieuwe N201 in het omringende landschap is geen sprake. Gezien de twee nieuwe kruispunten in de weg op korte afstand van elkaar is het de vraag of de verkeersveiligheid door de beoogde omlegging zal verbeteren. Bij het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met de nieuwe hoofdwatgang van 5 meter breed.	verwijzing ontbreekt echter in de tekst. Dit zal worden aangepast. De wijziging van de EHS komt onder andere voort uit de gedachtevorming voor de aanleg van het natte bedrijventerrein Amstelhoek. Tevens wordt de beoogde situatie van de EHS door de aanwezige versnippering van het bovenland gezien als een onmogelijke situatie. Voor het ontwikkelen van een robuuste EHS is het gewenst dat deze verplaatst wordt naar elders in de gemeente. Het Structuurschema Groene Ruimte biedt bescherming aan de EHS en andere bos- en natuurgebieden. Hierbij wordt het “nee, tenzij” principe gehanteerd en moeten effecten bij “tenzij” gecompenseerd worden volgens het compensatiebeginsel. Het plangebied maakt echter geen deel uit van de groene contour. Compensatie in het kader van de SGR is dan ook niet aan de orde. De effecten zijn op het gebied van barrièrewerking en versnippering (door doorsnijding van leefgebieden en verbindingzones) beperkt, gezien de afwezigheid van bijzondere soorten en de omvang van de resterende leefgebieden. De barrièrewerking kan worden beperkt door de aanleg van faunapassages zoals opgenomen in de voorschriften en de plankaart; Met de eventuele komst van het bedrijventerrein zal de flora en fauna nader beschouwd worden, echter deze planontwikkeling is nog niet uitgekristalliseerd. Het tracé wordt aangelegd volgens de provinciale richtlijnen Duurzaam Veilig. De breedte van de geluidzone aan weerszijden van de weg is 250 meter vanaf kant verharding. Dit geldt ook voor de Ringdijk. Het gedeelte van de N201 bij Amstelhoek is gelegen binnen de kom met een geluidzone van 200 meter vanaf kant verharding. Het onderzoeksgebied valt samen met de begrenzing van deze geluidzone. De ruimtelijke gegevens, benodigd voor het opstellen van de rekenmodellen zijn ontleend aan de tekeningen en
--	--	---

		De gegevens over de broeddichtheden is slechts een aanname blijkt uit het MER en kan niet als grondslag dienen voor het bestemmingsplan. De aanwezigheid van de rugstreeppad staat de omlegging van de weg wel degelijk in de weg. Er is in het bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met doorsnijding van de percelen van de omwonenden. Onduidelijk is hoe de percelen aan de noordwestkant van de nieuwe N201 vanaf de Tienboerenweg bereikt moeten worden	gegevens: • Tekeningen buitengebied Noord-West van de gemeente De Ronde Venen, d.d. 30-05-2005; • Ontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied De Ronde Venen", BRO voorjaar 2005; • Situatietekening tracé B tussen Amstel en Tienboerenweg, Grontmij tekeningnummer 99349600, d.d. 20-07-2004; • Voorontwerp Amstelpassage N201+, variant 11, Aquaduct, Witteveen&Bos, tekeningnummer Uh23-1-20011, d.d. 16-05-2003. Op basis van deze tekeningen is de watergang wel degelijk meegenomen. In het plangebied aanwezige (landelijke) Rode Lijstsoorten zijn grutto, rugstreeppad, brede waterpest en spitsfonteinkruid. Aanvullende Oranje Lijst-soorten van de provincie Utrecht zijn Zannichellia en Chara globularis. De provincie hanteert echter geen compensatieplicht voor rode of oranje lijst-soorten. De effecten op deze soorten zijn beperkt gezien de omvang van het resterende leefgebied. In het plangebied komen rugstreeppadden voor. Voor deze soort zal een ontheffing moeten worden aangevraagd. Aangezien er geen significante effecten op de gunstige staat van instandhouding van de soort te verwachten zijn als gevolg van de ingreep mag verwacht worden dat deze ontheffing zal worden verleend. Eventuele compensatie is in dit kader naar verwachting hierbij niet aan de orde. Deze percelen worden ontsloten via de parallelweg. Vanaf de Tienboerenweg zal er een ontsluitingweg worden aangelegd naar de kruising halverwege de omgelegde N201. Deze weg is bestemd voor landbouwverkeer. Via het oversteken van de kruising kan de noordwestkant van de nieuwe N201 bereikt worden.
--	--	---	--

		voor bewerking, Alternatief B verdient niet de voorkeur boven het langgerekte alternatief; zowel uit oogpunt van de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid als vanuit het oogpunt van milieuvriendelijkheid en beperking van invloeden op omwonenden. In het bestemmingsplan ontbreekt een overzicht van de kosten die met de uitvoering gemoeid zijn en een vergelijking van de kosten van uitvoering van het langgerekte alternatief.	Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. In de paragraaf ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid (hoofdstuk 7 van de toelichting) is aangegeven dat de afspraken over de aanleg van de N201 zijn vastgelegd in de Realisatieovereenkomst 2004. Daarin is onder andere opgenomen wie financieel verantwoordelijk is voor welk onderdeel van de weg. Het voorliggende alternatief is een versobering ten opzichte van het eerdere langgerekte alternatief. Het langgerekte alternatief kende namelijk ook een aantal aanvullende maatregelen, waaronder de helft van de kosten van een westelijke randweg Mijdrecht.
7	Roeleveld, Tienboerenweg 13a, Mijdrecht	Het extra kruispunt nabij het woonadres is niet gewenst, meer stank- en geluidsoverlast. Doorstroming wordt niet bevorderd. De voorkeur gaat uit naar het langgerekte alternatief uit 1996 en dan 2x2 rijbanen.	Het door TNO uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit laat geen overschrijding zien van de luchtkwaliteit ter plaatse. Het onderzoek naar geluid laat zien dat geen specifieke maatregelen nodig zijn, omdat ter plaatse wordt voldaan aan de 50 dB(A) norm. De verbindingsweg naar de Tienboerenweg mag alleen worden gebruikt voor landbouwverkeer en niet voor regulier verkeer. Hierdoor zal de overlast tot een minimum aanvaardbaar blijven. Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201. De financiële middelen voor de

			uitvoering van het Masterplan waren echter niet toereikend. Eén van de versoberingsmaatregelen is het nieuwe tracé bij Amstelhoek. Vanuit provincie Noord-Holland en tevens vanuit de provincie Utrecht is aangegeven dat het langgerekte in het kader van het Project N201+ geen optie is.
8	Rijlaarsdam, Tienboerenweg 15, Mijdrecht	De variant die nu op tafel ligt zal na realisatie heel snel leiden tot dagelijkse filevorming en vertragingen, geen duurzame en veilige verkeersoplossing. De woning is straks ingeklemd door 3 wegen. De verwachting is dat er veel sluipverkeer zal gaan rijden over de Tienboerenweg wat erg veel overlast zal opleveren. Het uitgevoerde akoestische onderzoek is niet van toepassing op de Tienboerenweg 15, terwijl er wel sprake is van meer overlast. Dit leidt tot gezondheidsrisico's, aantasting van het woongenot en waardevermindering van de woning.	Ondanks de bocht in de nieuwe N201 zal er wel degelijk sprake zijn van een verbeterde doorstroming van het verkeer, op basis van de verwachte verkeersintensiteit is namelijk het ontwerp van de infrastructuur opgesteld. Van opwaardering van de weg naar de betoncentrale en opwaardering van de Tienboerenweg is geen sprake. De weg vanaf de Tienboerenweg naar de nieuwe N201 zal alleen gebruikt mogen worden door landbouwverkeer en niet door het normale verkeer, er zal dus géén extra verkeer komen over de Tienboerenweg. De weg vanaf de nieuwe N201 naar de Tienboerenweg is alleen bedoeld voor landbouwverkeer en niet voor het "gewone" auto- en vrachtverkeer. Hiervoor zal nog een apart verkeersbesluit worden genomen. Van een sluiproute is dus geen sprake. Binnen het onderzoeksgebied van het akoestisch onderzoek zijn als geluidsgevoelige bestemmingen de aanwezige bestaande woningen, deels agrarisch, ter plaatse van de Tienboerenweg, Ringdijk, Amstelkade en Mijdrechtse Zuwe opgenomen. Uit berekeningen is gebleken dat de norm van 50 dB(A) voor de woning op het perceel Tienboerenweg 15 niet overschreden wordt. Er hoeven voor dit perceel dan ook geen maatregelen te worden getroffen. Wanneer de eigenaar van de woning van mening is dat er sprake is van waardevermindering, dan is er de mogelijkheid om op basis van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (binnen vijf jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) en verzoek om planschade bij de gemeente worden ingediend. Een onafhankelijke deskundigencommissie zal dan beoordelen of er inderdaad sprake is van waardevermindering van de woning en zal de hoogte van de uit te keren schadevergoeding bepalen.

9	Sauerbreij, Amstelkade 126, Amstelhoek	Er wordt bezwaar gemaakt tegen het verhogen van het geluidsniveau van woning Amstelkade 126 (geen 125b!) van 52 dBA naar 62 dBA. 10dBA is een heel groot verschil, nu is het nog erg rustig nabij de woning.	Het adres zal worden gewijzigd van Amstelkade 125b in Amstelkade 126. Uit het verrichte geluidsonderzoek komt naar voren dat de wettelijke norm van 50 dB(A) met 2 dB(A) wordt overschreden in tegenstelling tot de gestelde stijging naar 62 dB(A). Voor deze overschrijding zal een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Een dergelijke geluidsbelasting blijft ruim onder de maximaal waarde van 55 dB(A) waarvoor de provincie bereid is om een hogere grenswaarde af te geven.
10	Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o., Amstelkade 124, Amstelhoek	Er wordt getwijfeld aan het feit of bij uitvoering van het voorliggende tracé wel sprake is van een bezuiniging ten opzichte van het langgerekte alternatief. De weg zou Duurzaam Veilig moeten worden uitgevoerd, maar twee kruispunten, al dan niet met verkeerslichten, binnen een kilometer is geen oplossing voor Duurzaam Veilig. In paragraaf 5.2 zijn de oostelijke en de westelijke kreekruug verwisseld. Dit is van belang voor de conclusies die naar aanleiding van het veldwerk getrokken worden. Graag de exacte locaties van de proefboringen en datum van de boringen. Er is geen sprake van ontlasting van de kernen en ook geen verbetering van de doorstroming, terwijl dit wel een uitgangspunt uit het streekplan is.	Het voorliggende alternatief is wel degelijk een versobering van het eerdere langgerekte alternatief. Het langgerekte alternatief kende namelijk ook een aantal aanvullende maatregelen, waaronder de aanleg van een westelijke randweg Mijdrecht. De besparing die behaald wordt met het voorliggende tracé is dus groter dan alleen het verschil in kosten tussen de aanleg van het langgerekte tracé en het huidige tracé. De weg wordt uitgevoerd volgens de provinciale richtlijnen Duurzaam Veilig. De kreekruuggen zijn niet verwisseld. Op basis van veldwerk en booronderzoek is geconcludeerd dat de oostelijke kreekruug nog vrijwel onverstoorde in de ondergrond aanwezig is, en de westelijke kreekruug ernstig verstoord is. Dit is conform paragraaf 5.2 van het voorontwerp-bestemmingsplan. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9 wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een 2-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt

		In het licht van de herziene inzichten zou het langgerekte alternatief zou opnieuw in overweging moeten worden genomen. Gevraagd wordt om een herziening van het voorontwerp-bestemmingsplan.	ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld. Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Het herzien van het bestemmingsplan is niet aan de orde.
11	Verlaan, Schans 326, Uithoorn	De meest goede oplossing wordt gezien als de weg die vanaf het aquaduct naar de Enschedeweg loopt met de nieuwe rotonde iets voor het kruispunt, dan is een 2x éénbaans weg voldoende.	Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen

		Betreurt het dat in Amstelhoek het benzinestation vernieuwd is, daar zou een grote rotonde met een nieuw fietspad een uitkomst zijn, geen verkeerslichten meer	te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9 wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een 2-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld. De inrichting van de weg tussen de Ringdijk 2^e Bedijking en de Irenebrug over de Amstel moet nog uitgewerkt worden. Dit zal gebeuren nadat het Definitief Ontwerp van de om te leggen N201 gereed is.
12	Zuidervaart en den Hertog, Amstelkade 70-72, Amstelhoek	De geluidsoverlast voor bewoners aan de Amstelkade zal door uitvoering van dit tracé verder toenemen. Een geluidsscherm zal geen oplossing bieden en slechts een aantasting zijn van het karakteristieke landschap. De luchtvervuiling in het gebied zal verder toenemen.	Uit het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor de omlegging is gebleken dat het geluid bij omlegging van de N201 niet het wettelijke maximum overschrijdt. Uitgangspunt van dit gekozen tracé is dat er géén geluidschermen worden geplaatst. In dat opzicht is dit tracé op basis van de aspecten “landschap en cultuurhistorie” in het MER beter beoordeeld dan de alternatieven waarin wél sprake is van de aanleg van geluidschermen (bijvoorbeeld tracé R). Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit voor de omlegging van de N201 is gebleken dat er per saldo géén sprake is van een toename van de luchtvervuiling. De Raad van State was dd. 11 oktober 2006, nr 200508162/2 akkoord met de salderingsmethode zoals die is toegepast bij de omlegging van de N201 voor NO2 en fijn stof in Aalsmeer. Uit onderzoek blijkt overigens dat de normen van luchtkwaliteit bij de N201 in Amstelhoek op dit moment niet overschreden en ook na omlegging van de weg worden de geldende normen niet overschreden.