

Toetsingsadvies over projectnota/MER
Reconstructie N209 Hoefweg,
traject Veilingen –Verlengde Australiëweg,
gemeente Bleiswijk

2 december 2002

ISBN 90-421-1074-0
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER	2
3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	2
3.1 Alternatieven.....	2
3.2 Leefbaarheid: geluid- en trillingshinder.....	3
3.3 Monitoring en evaluatie	5

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland het voornemen om de N209 in de gemeente Bleiswijk te reconstrueren tussen het veilingencomplex en de (toekomstige) verlengde Australiëweg (ontsluitingsweg Oosterheem/Zoetermeer-Oost).

Ten behoeve van de besluitvorming over de reconstructie van deze provinciale weg en van het knooppunt A12/N209 is een projectnota/milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Bleiswijk treedt op als bevoegd gezag ten behoeve van een herziening van het bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg.

Met de brief van 3 oktober 2002¹ hebben Burgemeester en Wethouders van Bleiswijk de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. De bekendmaking van het MER vond plaats op 18 september 2002².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft bij haar advisering de inspraakreacties betrokken, die zij naar aanleiding van het MER van het bevoegd gezag heeft ontvangen⁴. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie indien deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

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

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 13 april 2000;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

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 het MER 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 te nemen besluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het *een essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen van het MER 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.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

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

⁴ Zie bijlage 4 voor een overzicht.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER** ⁸ **aanwezig is** om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

De Commissie heeft waardering voor de overzichtelijke presentatie en de duidelijke illustraties in het MER.

Bij dit algemeen oordeel merkt de Commissie nog het volgende op. De ruimte voor alternatieven bij het voornemen is beperkt. De beperkingen komen voort uit de besluiten in de Structuurvisie Bleiswijk-Noord en later de Beslispuntennotitie 2000, de aanwezigheid van andere projecten zoals HSL-Zuid, bedrijventerrein Hoefweg-Zuid en -Noord, de geplande glastuinbouw in de Overbuurtsche polder en de benutting van de A12. Dit alles maakt het bijvoorbeeld lastig om vast te stellen wat in totaliteit gezien de meest milieuvriendelijke oplossing is, en in hoeverre het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) door eerder vastgestelde besluiten minder gunstige effecten heeft voor het milieu dan mogelijk was geweest met andere uitgangspunten.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Alternatieven

De leefbaarheid van het buurtschap Kruisweg staat onder druk door ondermeer sluipverkeer. In dat verband is in de inspraak⁹ een mogelijkheid naar voren gebracht om de leefbaarheid van het buurtschap Kruisweg te verbeteren. Gedacht wordt daarbij aan het realiseren van een parallelwegconstructie langs de A12 aansluitend op de Zoetemeerselaan voor lokaal verkeer tussen Zoetermeer en Gouda. Dit in plaats van de omlegvarianten voor de kruising van de Voorlaan en N209 (geen "brede" tunnel nodig bij de noordelijke omleidingsweg voor Voorlaan; de Kruisweg wordt de facto doodlopend e.d.).

Het komt de Commissie voor dat een dergelijke oplossing mogelijk voordelen voor milieu- en leefbaarheid ter plaatse van de Kruisweg en de Voorlaan op kan leveren. Een dergelijke oplossing valt echter niet binnen de mogelijkheid van het voorliggende project voor de initiatiefnemers noch van het bevoegde gezag. Het ligt meer in de rede deze mogelijkheid te betrekken bij de plannen voor spits- en plusstroken langs de A12.

Volgens de Commissie zijn er in plaats van de optie van een parallelweg langs de A12 andere, minder ingrijpende mogelijkheden, die wel binnen de bevoegdheden van initiatiefnemer en/of bevoegd gezag vallen. Het gaat erom de Kruisweg en Voorweg verkeersluwer te maken en sluipverkeer te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een knip bij de kruising Voorlaan en Kruisweg en/of door extra belemmeringen in de Voorlaan richting Moerkapelle voor bepaalde verkeerssoorten (bijvoorbeeld vrachtverkeer) gedurende

⁸ Het betreft het MER inclusief rapport 110.9833.00 "akoestisch onderzoek reconstructie nieuwe hoefweg en aansluitende wegen binnen gemeente bleiswijk", behorende bij het voorontwerp-bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg, 12 september 2002.

⁹ Zie inspraakreactie nr. 1 (bijlage 4).

bepaalde tijden (bijvoorbeeld ochtendspits of nacht)¹⁰. Daarbij zou bijvoorbeeld gebruik gemaakt kunnen worden van moderne elektronische verwijs- en afsluitsystemen.

- De Commissie beveelt aan extra maatregelen nader uit te werken om de Kruisweg en Voorweg verkeersluw te maken en sluipverkeer over deze wegen verder te beperken en bij de besluitvorming te betrekken.

3.2 Leefbaarheid: geluid- en trillingshinder

In het MER vindt de beoordeling van het geluidsaspect in de ontwikkelde alternatieven plaats op basis van aantallen geluidsbelaste woningen binnen specifieke belastingsklassen. Daaruit wordt geconcludeerd dat tussen de onderzochte alternatieven praktisch geen verschillen in de geluidsbelasting optreedt. De keuze voor een (geoptimaliseerd) voorkeursalternatief en MMA wordt dan ook gebaseerd op vooral verkeerskundige doelstellingen en kosten, waarbij mogelijke geluidsreducerende maatregelen niet zijn betrokken. Deze geluidsreducerende maatregelen worden in het MER slechts in kwalitatieve zin beschouwd als eventueel te treffen mitigerende maatregelen.

De resultaten van het recente akoestische rapport ^[8] zijn niet in het MER verwerkt. In dit rapport wordt meer in detail aandacht besteed aan de geluidsconsequenties van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief, met name voor de individuele woningen, en wordt nader ingegaan op mogelijke (bron-) maatregelen om de mate van geluidhinder te beperken. De Commissie beschouwt dit akoestisch rapport als behorende tot het MER en heeft de resultaten daarvan in haar beschouwingen betrokken.

In het voorontwerp-bestemmingsplan zijn weliswaar de conclusies van het akoestisch rapport opgenomen, maar wordt nog geen keuze uit de mogelijke maatregelen gemaakt en in het voorontwerp vastgelegd.

Met name ter hoogte van het buurtschap Kruisweg is er ook na de voorgenomen activiteit een geluidhindersituatie die ver uitstijgt boven de voorkeurswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde¹¹ zoals geldt voor bestaande (te reconstrueren) situaties. Bij de nieuw aan te leggen infrastructuur wordt voor een aantal woningen direct gelegen nabij de kruising Kruisweg/Voorlaan (alle varianten) en bij aanleg van de Laan van Mathenesse volgens variant 2, de voor nieuwe situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in min of meer ernstige mate overschreden.

In de onderhavige situatie zal verder bij een aantal woningen en gebouwen een cumulatie van geluidsbelastingen door de invloed van meerdere wegen en door andere bronnen (rail, bedrijven) plaats kunnen vinden. De kwaliteit van het leefmilieu zal wat betreft geluidhinder voor bewoners feitelijk worden bepaald door deze gesommeerde geluidsbelasting. Bij toepassing van de methode Miedema zou dit voor een aantal woningen tot een kwaliteitsbeoordeling "slecht" tot "zeer slecht" leiden. Gelet hierop beveelt de Commissie aan de

¹⁰ Deze mogelijkheden zouden al eerder hun beslag kunnen krijgen om de huidige problematiek op te lossen.

¹¹ In het MER wordt bij de vergelijking en keuzen van de alternatieven het geluidsaspect globaal beschouwd aan de hand van de contourligging en een toets aan een overschrijdingswaarde van 65 dB(A)-etmaalwaarde. Daarmee wordt tekort gedaan aan de geluidhinderproblematiek, omdat geluidsbelastingen boven de 60 dB(A) in duidelijk toenemende mate de leefbaarheid ernstig in negatieve zin beïnvloeden.

hierna te noemen maatregelen, die tot een aanmerkelijke verbetering van de geluidssituatie kunnen leiden, nogmaals op hun merites te bezien.

Deze maatregelen zijn, afhankelijk van het beschouwde wegtracé, onderverdeeld in:

- snelheidsverlaging;
- toepassing geluidsarm asfalt in meer of minder zware uitvoering;
- maatregelen in de overdrachtssfeer (schermen of wallen);
- combinatie van genoemde maatregelen;
- in enkele gevallen mogelijk gevelisolatie.

Gelet op de complexiteit van maatregelen door de onderlinge beïnvloeding van het resultaat is in het akoestisch onderzoeksrapport een groot aantal varianten uitgewerkt, zij het dat met betrekking tot schermafmetingen een globale opgave wordt verstrekt.

Volgens de Commissie is op basis van deze benadering een gedegen afweging mogelijk, gericht op het voldoen aan de wettelijke eisen voor de voorgenomen reconstructie als ook op de mogelijkheden om gelijktijdig het aantal saneringsituaties zoveel mogelijk te beperken dan wel op te heffen.

Voor de bepaling van de exacte schermafmetingen (hoogte, lengte, exacte positie) zal nog een nadere uitwerking nodig zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalende waarneemhoogten (hoogste geluidsgevoelige verdieping binnen de woning) en met het al dan niet realiseren van andere maatregelen zoals wegdekkeuze en snelheidsbeperking.

Volgens mededeling van de initiatiefnemer is inmiddels tot de volgende maatregelen besloten:

- Bij het buurtschap Kruisweg wordt een afstand van 100 m gerealiseerd tussen de bedrijfsbebouwing langs de N209 en de nabij gelegen bebouwing aan de Kruisweg om visuele redenen; deze ruimte wordt volgens opgave van de initiatiefnemer praktisch geheel benut voor de reconstructie van de N209, afwateringsdoeleinden en de aanleg van een ontsluitingsweg ten behoeve van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord¹²,
- het tracé van de N209 in westelijke richting te verschuiven over 10 à 20 meter;
- tot plaatsing van geluidsschermen (aan de noordzijde langs de A12 en langs de N209 bij het buurtschap Kruisweg).

Het toepassen van geluidsarm asfalt op de te reconstrueren N209 wordt om civieltechnische redenen in de onderhavige situatie niet goed mogelijk geacht.

Verder constateert de Commissie, dat trillingshinder of gebouwschade de leefbaarheid in duidelijke mate negatief kan beïnvloeden. Door de verschuiving van de N209 met 10 à 20 m wordt de mate van trillingshinder, alsmede de kans op gebouwschade voor de betreffende woningen langs de N209 verminderd. In de aanlegfase is (bijvoorbeeld door heiwerkzaamheden ten behoeve van het geluidsscherm) eveneens kans op geluid- en trillingshinder of gebouwschade aanwezig. De Commissie vraagt aandacht voor dit aspect (zie ook onder monitoring § 3.3).

¹² In de vastgestelde richtlijnen (pag. 6) wordt als bouwsteen een variant genoemd met verlegging van het tracé in westelijke richting ter hoogte van het buurtschap Kruisweg ten behoeve van het creëren van een (geluidwerende) bufferzone. Uit mededeling van de initiatiefnemer is de Commissie gebleken dat de ruimte voor een substantiële verlegging, van aanzienlijk meer dan de nu in het voornemen opgenomen 10 à 20 meter, niet (meer) aanwezig is.

Tenslotte geeft de Commissie nog de toepassing van verkeersmanagement in overweging. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan aangepaste routing van het vrachtverkeer gedurende (delen van de) de nacht (ook van belang voor het verminderen van trillingshinder), waarbij gedurende die uren de ontsluitingswegen van het nieuwe bedrijventerrein worden gebruikt in plaats van de N209 ten noorden van de A12.

- De Commissie beveelt aan bij de verdere besluitvorming de keuze van de plaatselijk te treffen geluidsbeperkende maatregelen concreet te maken en als randvoorwaarden vast te leggen, alsmede de mogelijkheden van verkeersmanagement in het verdere planproces mee te nemen.

3.3 Monitoring en evaluatie

Er blijft nog een aantal onzekerheden bestaan in de feitelijke gevolgen na de nadere uitwerking van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.

Monitoring van de feitelijke effecten en evaluatie van de resultaten daarvan is wenselijk. Het is van belang tijdens het gebruik van de weg na te gaan in hoeverre de gestelde (milieu-)doelen daadwerkelijk worden bereikt en de verwachte mate van milieugevolgen daadwerkelijk optreden. Dit opdat zo nodig kan worden bijgestuurd met corrigerende (geluidsbeperkende) maatregelen. Daartoe verdient een draaiboek voor mogelijk aanvullende maatregelen de aandacht, zoals het verder verkeersslu maken van wegtracés (bijvoorbeeld de Voorlaan en de Kruisweg), verder uitwerken van mogelijkheden van verkeersmanagement, verdergaande snelheidsbeperkende maatregelen, verdergaande maatregelen ter vermindering van sluipverkeer en verdergaande (bron-) maatregelen om de geluidhinder tegen te gaan.

- De Commissie wil in het bijzonder de volgende onderwerpen benadrukken:
 - monitoring van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op delen van de te reconstrueren weg, de aansluiting op de A12 en secundaire wegen;
 - een nadere analyse en monitoring van de geluid- en trillingseffecten in de aanlegfase en de wijze waarop hierop zal worden geanticipeerd en hoe daar communicatief naar de omwonenden mee wordt omgegaan.