

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
N11 wegvak Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn

23 januari 2003

ISBN 90-421-1114-3
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	1
3. INHOUD VAN HET MER	2
3.1 Gebruik van de startnotitie	2
3.2 Aanvullingen op de startnotitie	2
3.2.1 Probleemstelling, doel en besluitvorming.....	2
3.2.2 Voorgenomen activiteit en alternatieven	2
3.2.3 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu	3
3.2.4 Vergelijking van alternatieven	4
4. VORM EN PRESENTATIE	4

1. INLEIDING

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is een autoweg met twee rijstroken per richting. Deze weg is in januari 2000 opengesteld voor autoverkeer. Er is echter nog niet voldaan aan de benodigde wettelijke procedure. In de toepasselijke bestemmingsplannen is namelijk een weg met één rijstrook per richting vastgelegd. Hoewel de weg van meet af aan als 2x2-weg is uitgevoerd, is er theoretisch, ten opzicht van de bestemmingsplannen, sprake van een verbreding van de weg. Voor de verbreding van een hoofdweg dient een tracéwet-procedure gevolgd te worden, waarvan het doorlopen van milieueffectrapportage (m.e.r.) deel uitmaakt. Door het alsnog doorlopen van de wettelijke procedures wil de initiatiefnemer, de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat, de juridische status van de weg in overeenstemming brengen met de feitelijke situatie. Bevoegde instanties zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu.

Bij brief van 11 november 2002 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant van 18 november 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. Het doel van het advies 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.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie begrijpt dat het MER wordt opgesteld om alsnog te voldoen aan de wettelijke procedure. Normaal wordt een MER gebruikt voor het onderzoeken van alternatieven en mogelijkheden voor een milieuvriendelijke locatie of inrichting. Aangezien de weg reeds gerealiseerd is, zijn er nauwelijks nog keuzemogelijkheden. Om het MER toch toegevoegde waarde te geven stelt de Commissie voor om uitgaande van de bestaande situatie zoveel mogelijk in beeld te brengen waar nog verbeteringen voor het milieu mogelijk zijn.

Naar de mening van de Commissie zal het zwaartepunt van het MER gevormd moeten worden door een verkeersprognose, waarbij de effecten van grote wijzigingen in de omgeving en in het beleid in beeld gebracht worden. Aan de hand van deze verkeersprognose zal ten eerste aangetoond moeten worden

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

dat de capaciteit van de weg voldoende is voor de referentieperiode⁵. Ten tweede dient aan de hand van de verkeersprognose onderzocht te worden of de reeds genomen milieumaatregelen voldoende zijn of dat het nodig is aanvullende maatregelen te treffen. De geluidssituatie lijkt hierbij op voorhand het belangrijkste aspect.

3. INHOUD VAN HET MER

3.1 Gebruik van de startnotitie

De startnotitie is zeer uitgebreid. In dit advies wordt ingegaan op hetgeen in de startnotitie is opgenomen en aangeven waar zaken geschraapt, dan wel toegevoegd dienen te worden.

3.2 Aanvullingen op de startnotitie

3.2.1 Probleemstelling, doel en besluitvorming

De achtergrond en de probleem- en doelstelling zijn duidelijk weergegeven in hoofdstuk 1 en 2 van de startnotitie. Deze hoofdstukken kunnen overgenomen worden in het MER. Ga in het hoofdstuk besluitvorming nog in op de te wijzigen bestemmingsplannen en de procedure die hierbij gevolgd wordt.

Verkeersprognose

Geef een verkeersprognose met daarin in beeld gebracht de effecten van de ontwikkelingen in de omgeving zoals weergegeven in §1.4 van de startnotitie. Gezien de onzekere realisatietermijn van deze projecten en het grote effect dat deze mogelijk hebben op de belasting van de N11, vraagt de Commissie aandacht voor een gevoeligheidsanalyse, waarin de gevoeligheden voor ander beleid duidelijk worden.

Toon aan de hand van de verkeersprognose en de gevoeligheidsanalyse de noodzaak van een 2x2 weg aan en toon aan dat een 2x2 autoweg met gelijkvloerse kruisingen duurzaam is.

3.2.2 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Referentiealternatief

Als referentiealternatief is in de startnotitie de huidige juridische status van de weg gekozen, namelijk een 1x2 autoweg, zoals die is vastgelegd in de bestemmingsplannen. Maak duidelijk dat dit alternatief alleen dient als referentie voor de beschrijving van de milieueffecten en niet als een reëel te kiezen alternatief.

⁵ In de startnotitie wordt gesproken over een periode van 10 jaar na het tracébesluit, naar verwachting 2015.

De referentie heeft nooit feitelijk bestaan, zodat de 0-situatie nooit gemeten is. Geef daarom in het MER expliciet aan van welke aannames voor de berekeningen van dit alternatief wordt uitgegaan (wel of geen geluidsschermen, wel of geen ZOAB e.d.). Geef tevens aan van welke situatie wordt uitgegaan voor bijvoorbeeld het wegvak Alphen-Bodegraven.

Maatregelen

Ga op grond van de verkeersprognose na of de reeds getroffen maatregelen aan de weg voldoende zijn om aan wettelijke normen te voldoen. Ga in op aanvullende maatregelen indien dit niet het geval blijkt te zijn. Belangrijkste aspect is hierbij geluid en in minder mate lucht.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Als meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kan, conform §3.2.3, beschouwd worden de huidige situatie met aanvullende maatregelen. Onderzoek in het mma met name of voor geluid verder gaande maatregelen mogelijk zijn.

3.2.3

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu

Onderbouw waarom het niet nodig is om de in §3.4 van de startnotitie genoemde ontwikkelingen mee te nemen.

De hoofdstukken 4 (Verkeer en Vervoer), 5 (Ruimtelijke Ordening) en 6 (Economie) van de startnotitie kunnen overgenomen worden in het MER. Voeg aan deze hoofdstukken een korte conclusie toe waarin wordt aangegeven wat de betekenis van het beschrevene is voor het ontwerp van de N11.

Effecten

Niet alle in hoofdstuk 9 genoemde te onderzoeken effecten zijn naar de mening van de Commissie relevant. Een aantal aspecten kan zeer beknopt worden uitgewerkt en enkele kunnen geschrapt worden.

De in §9.2.1 (Verkeer), 9.2.2 (Ruimtelijke Ordening) en 9.2.3 (Economie) genoemde aspecten kunnen (zeer) kort worden uitgewerkt en opgenomen worden in bovengenoemde conclusies van hoofdstukken 4, 5 en 6.

In §9.2.4 kunnen geschrapt worden de emissie van CO₂ en NO₂, het akoestisch ruimtebeslag en het aantal geluidsgevoelige terreinen.

Gezien het beperkte aantal relevante geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de weg kan volstaan worden met de bepaling van de geluidsbelasting op een aantal relevante discrete posities, namelijk ter plaatse van relevante woningen en bij het begin van het natuurgebiedje de Wilck (indien de resultaten daartoe aanleiding geven ook verderop in dit gebied). Geluidscontouren hoeven derhalve niet gepresenteerd te worden.

In §9.2.5 (Natuurlijke omgeving) kunnen geschrapt worden cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden, landschappelijke inpassing en effecten op bodemgesteldheid.

Normen

Ga voor de toetsing van de gevonden effecten niet alleen uit van de normen volgens SVV-II, maar toets eveneens aan de normen die voortvloeien uit het ontwerp NVVP.

De Wilck

Aangezien het nabij de weg gelegen natuurgebiedje de Wilck Vogelrichtlijngebied is, is het waarschijnlijk nodig een passende beoordeling uit te voeren. De aspecten Oppervlakte aangetast natuurgebied (§9.2.4) en Natuur (§9.2.5) kunnen in dit kader onderzocht worden. Indien de passende beoordeling in het MER wordt opgenomen, verdient het aanbeveling dit herkenbaar in een aparte paragraaf te doen.

3.2.4 Vergelijking van alternatieven

De vergelijking van de referentiesituatie, de feitelijke huidige situatie en het mma kan beknopt plaatsvinden, en toegespitst worden op het voldoen aan verkeersveiligheids- en doorstromingsdoeleinden en op geluid en lucht.

4. VORM EN PRESENTATIE

De situatie rechtvaardigt een zeer beknopt MER. Neem onderbouwende berekening op in bijlagen. De Commissie is onder de indruk van het illustratiemateriaal in de startnotitie en hoopt dat deze kwaliteit in het MER wordt voortgezet.

De samenvatting kan toegespitst worden op het ontstaan van de huidige situatie, de actuele verkeersprognose en de betekenis hiervan in verband met eventuele aanvullende maatregelen.