

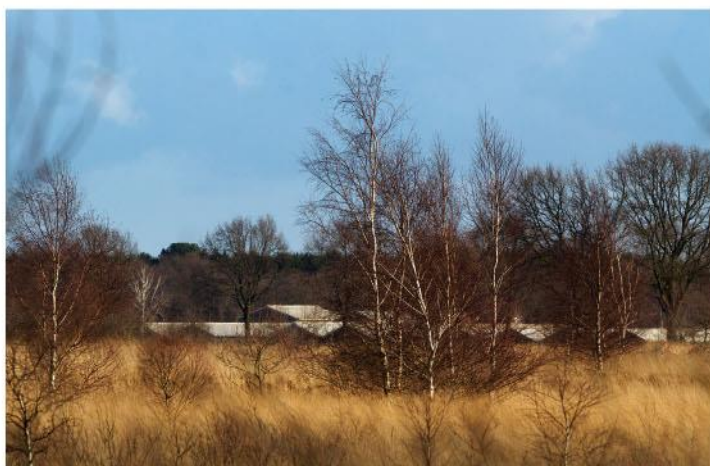


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aanleg derde ontsluitingsweg gemeente Edam–Volendam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

9 september 2019 / projectnummer: 3413



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Edam–Volendam wil een derde ontsluitingsweg mogelijk maken in het bestemmingsplan ‘Derde Ontsluitingsweg Edam–Volendam’. Voor het besluit over dit bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad van Edam–Volendam heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Het MER beschrijft dat het plan beoogt om een robuuste verkeersstructuur voor Edam en Volendam te realiseren, om knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid op te lossen of te voorkomen. Als de weg niet wordt aangelegd, ontstaan vanaf 2020 veel en ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en afwikkeling. Het gaat daarbij om de aansluitingen op de N247 en vijf kruispunten in de kernen van Edam en Volendam (figuur 1). Dit wordt veroorzaakt doordat er veel autobewegingen van tussen de 2 en de 5 km zijn. Mogelijke oplossingen die in het MER zijn onderzocht, zijn de aanleg van de Derde Ontsluitingsweg (verdiept of op maaiveld) en het aanpassen van het bestaande weggennet (het 0+–alternatief).

Uit het MER (met name uit deel B) blijkt dat met het alternatief ‘Derde ontsluitingsweg’ het verkeer beter verspreid wordt en de meeste knelpunten in de kernen daardoor minder druk worden. Dit komt ten goede aan de oversteekbaarheid, de veiligheid voor het fietsverkeer en de leefkwaliteit (geluid en luchtkwaliteit) op die plaatsen.

De knelpunten bij de aansluitingen op de N247 blijven bestaan. Voor een aantal wegen ten zuiden van de beoogde Derde ontsluitingsweg geldt, dat daar juist meer verkeer verwacht wordt. Bij woningen langs die wegen nemen de geluidbelasting en de luchtconcentraties toe. Voor de woningen langs de Derde ontsluitingsweg is een afname van de leefkwaliteit (geluid en luchtkwaliteit) te verwachten en een barrière met name voor het fietsverkeer tussen Edam en Volendam en het buitengebied. Het voorgenomen alternatief Derde ontsluitingsweg op maaiveldniveau scoort zeer negatief op landschappelijke effecten. In het MER is berekend dat het geluid op de woningen langs de Derde ontsluitingsweg minder toeneemt als deze half verdiept wordt aangelegd.

Het MER laat verder zien dat het plan geen negatieve effecten heeft op Natura 2000–gebieden en dat de afname van ongeveer 2,4 ha weidevogelleefgebied zal worden gecompenseerd.

In het 0+–alternatief worden vooral maatregelen genomen om de veiligheid voor het fietsverkeer te verbeteren. Aangezien de verkeersstromen en de –intensiteit gelijk blijven, blijft de leefkwaliteit (geluid en luchtkwaliteit) in dit alternatief ook gelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

Op het landschap zijn geen effecten in dit alternatief behalve een licht negatieve scoring van de beleving van het landschap als gevolg van de bomenkap langs de Julianaweg in dit alternatief.

Wat is advies van de Commissie?

Het MER is prettig geschreven en er is grondig onderzoek gedaan naar de milieueffecten. Met name in deel B van het MER bevindt zich veel waardevolle informatie over de effecten van de

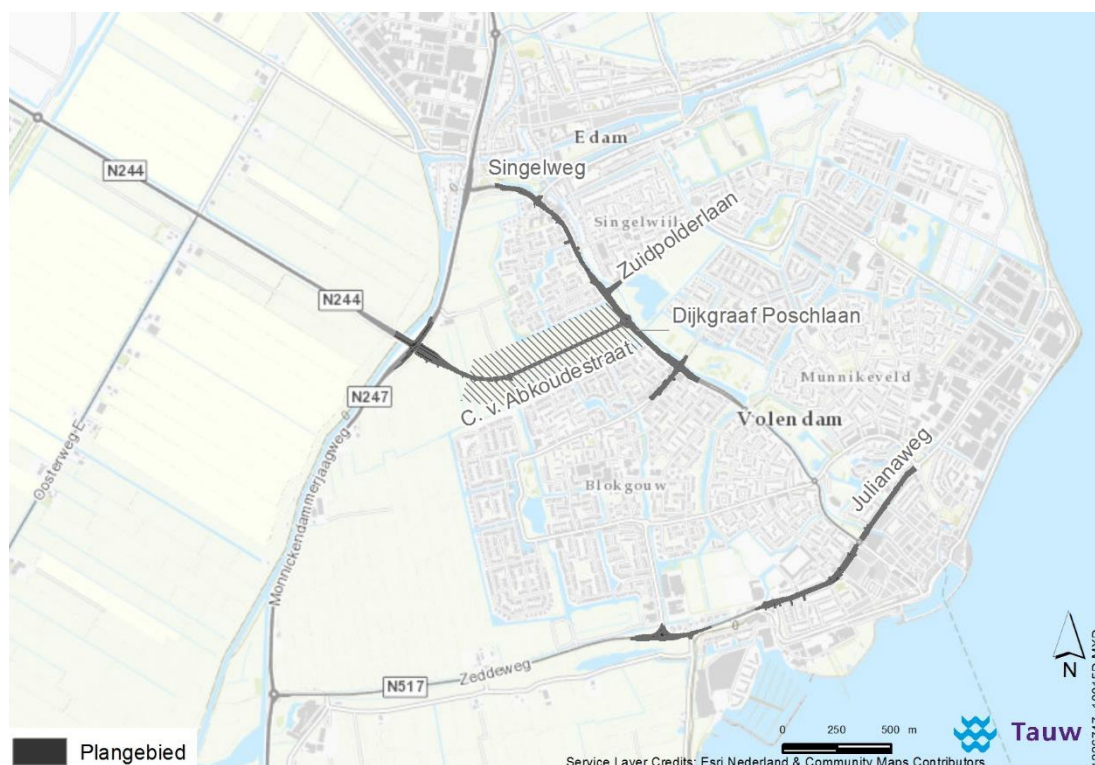
onderzochte alternatieven. Naar het oordeel van de Commissie is deze informatie juist en volledig. Het MER had nóg meer aan helderheid gewonnen als ook in de samenvatting en deel A van het rapport een beschrijving in deelgebieden een duidelijker plaats had gekregen. Op die manier was voor een breed publiek in één oogopslag duidelijk dat voor sommige gebieden een toename van verkeer, geluid en luchtconcentraties is en in andere gebieden een afname is. Het aanleggen van een nieuwe weg leidt volgens de Commissie per definitie tot een herverdeling van het autoverkeer; dat lost diverse knelpunten op, maar veroorzaakt ook weer nadelen op andere plekken.

De Commissie merkt op dat gezien het doel van het plan – namelijk het voorzien in een robuuste verkeersstructuur – het rapport ervan uitgaat dat het aanbod autoverkeer een vast gegeven is. Het zoeken naar oplossingen is dan ook niet gericht op het beperken van autoverkeer door middel van gedragsbeïnvloeding. Alleen al als het autoverkeer deels verschuift naar fietsverkeer – vooral kansrijk voor de korte afstanden binnen de gemeente – zou dit volgens de Commissie voor de hele gemeente ten goede komen aan de leefkwaliteit en wordt tevens de gezondheid bevorderd. De Commissie beveelt aan om de verkeersveiligheid op onder andere de Blokrouw te monitoren.

De Commissie beveelt ook aan om het veldonderzoek naar de aanwezigheid van beschermde diersoorten te actualiseren als het plan wordt uitgevoerd.

De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over het ‘Derde Ontsluitingsweg Edam–Volendam’, waarin het milieubelang volwaardig meegewogen wordt.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Bron: ‘figuur 1 Het plangebied MER en omgeving’, pag. 4 van het MER

Achtergrond

Volgens categorie D1.1 of D1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is de aanleg van bepaalde typen wegen m.e.r.-beoordelingsplichtig. De gemeente Edam-Volendam heeft er voor gekozen om vrijwillig een MER op te stellen. Uit de voortoets blijkt dat geen Passende beoordeling vereist is op grond van de Wet Natuurbescherming, nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van deze weg zijn uitgesloten.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeente Edam-Volendam – besluit over het bestemmingsplan 'Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam'¹.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3413](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

¹ De Commissie heeft ontvangen het ontwerp-bestemmingsplan 'Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam' van 18 juni 2019.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij een aantal aanbevelingen. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Verkeersonderzoek

De Commissie constateert dat in het verkeersonderzoek² de referentiesituatie zowel mét als zónder de nog aan te leggen woonwijk De Lange Weeren is onderzocht. De informatie in het onderliggende verkeersonderzoek in de verschillende situaties is juist en volledig.

De effecten van de alternatieven zijn in het MER vergeleken met een referentiesituatie waarin De Lange Weeren is aangelegd en dus ook verkeersstromen genereert³. Dit is op zich niet terecht, omdat nog geen democratische besluitvorming over deze nieuwe woonwijk heeft plaatsgevonden.

De Commissie is daarom nagegaan of een vergelijking met een referentiesituatie zonder de Lange Weeren geleid zou hebben tot andere conclusies. Dit blijkt niet het geval. In het algemeen is de invloed van De Lange Weeren op de verkeersintensiteiten relatief gering in de referentiesituatie⁴. De grootste verschillen in verkeersintensiteiten in een referentiesituatie mét en zonder de nog aan te leggen woonwijk treden op in de huidige ontsluitingswegen van Edam en Volendam⁵. Ook in het alternatief Derde Ontsluitingsweg blijkt dat de impact van de extra woonwijk op verkeersintensiteiten beperkt is. De Commissie onderschrijft daarom de conclusies in het MER.

2.2 Monitor verkeersveiligheid

In het MER zijn de benodigde maatregelen onderbouwd. De Commissie merkt op dat de maatregelen die in het alternatief Derde ontsluitingsweg zijn opgenomen niet helemaal aansluiten op de in deze hoofdstukken gedane voorstellen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Zij doelt hier op de route Dijkgraaf Poschlaan–Populierenlaan waar bredere fietsvoorzieningen 'of nog beter aparte fietspaden gewenst zijn⁶. Deze zijn maar deels opgenomen in het alternatief Derde Ontsluitingsweg (namelijk alleen deel Dijkgraaf Poschlaan west en niet de Populierenlaan). Onduidelijk is of daarmee een knelpunt blijft bestaan.

In het voornemen gaan de Blokgaauw en de Derde ontsluitingsweg elkaar gelijkvloers kruisen. Dit betekent voor het langzaam- en het landbouwverkeer op de Blokgaauw een sterke vergroting van de barrièrewerking. Het MER merkt volgens de Commissie terecht op dat het in de uitwerking van het wegontwerp van groot belang is dat er een veilige oplossing

² Gedoeld wordt op het 'Verkeersonderzoek, Nut en noodzaak Derde Ontsluiting', Actualisatie najaar 2016, van Goudappel Coffeng.

³ In de Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming is wel uitgegaan van een juiste referentiesituatie (zonder Lange Weeren).

⁴ Op de interne wegen zijn de verschillen beperkt, twee relevante zijn: Kathammerzeedijk: 13.400→14.500 en Dijkgraaf Poschlaan oost: 13.200→13.300.

⁵ Gedoeld wordt op Singelweg: 17.800 → 18.400, Zeddeweg: 15.300→ 17.600.

⁶ Zie pagina 28 van het MER.

gevonden wordt voor de doorsnijding van de Blokgrouw, zodat deze als lokale recreatieve route kan blijven functioneren.

De Commissie beveelt aan om de verkeersveiligheid en het effect van de fietsmaatregelen te monitoren en maatregelen achter de hand te formuleren voor als de resultaten tegenvallen.

2.3 Leefkwaliteit

In deel B wordt duidelijk waar en in hoeverre de leefkwaliteit en gezondheidseffecten toe- en afnemen door de verschuiving van de verkeersstromen met de beoogde Derde ontsluitingsweg⁷.

Voorop de Singelweg, Julianaweg zuid, Dijkgraaf Poschlaan west, de Kathammerzeedijk en de Zedweg neemt de verkeersintensiteit af. Bij woningen langs deze wegen nemen geluidbelastingen af met 2 tot 5 dB en daarmee ook gezondheidseffecten als hinder en slaapverstoring. Ook de luchtkwaliteit verbetert, bij sommige woningen met meer dan 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ stikstofdioxide⁸. Ook onder de grenswaarden heeft een toe- of afname van luchtconcentraties een toe- of afname van mogelijke gezondheidseffecten tot gevolg.

Bij woningen langs de Derde ontsluitingsweg neemt de geluidbelasting juist met meer dan 5 dB toe en hiermee ook de mogelijke hinder en slaapverstoring. Het verkeer heeft geen invloed op de luchtkwaliteit bij deze woningen vanwege de afstand van de woningen tot de weg.

Ook op de Dijkgraaf Poschlaan oost, de Jupiterlaan en de Populierenlaan neemt de verkeersintensiteit toe. Bij woningen langs deze wegen neemt de geluidbelasting toe met 2 tot 5 dB en ook de concentratie stikstofdioxide (bij sommige woningen met meer dan 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

2.4 Natuur

Natura 2000-gebied

In het MER is een zogenaamde Voortoets gedaan in het kader van de Wet Natuurbescherming. Daaruit blijkt dat nadelige effecten op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden "Polder Zeevang, Markermeer en IJmeer" uitgesloten zijn. Vanwege de afstand tot het plangebied, gaat het daarbij alleen om de mogelijke nadelige effecten van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats als gevolg van autoverkeer.

De Commissie onderschrijft de conclusies uit de Voortoets.

Zij wijst er wel op, dat op het moment dat het plan vastgesteld wordt, de berekeningen uitgevoerd moeten worden aan de hand van het meest actuele AERIUS-model⁹.

⁷ In dit verband zijn de figuren 3.3, 3.6 en 4.3 zeer inzichtelijk.

⁸ De Commissie merkt op dat in het MER voor de indeling van de luchtconcentraties gebruikt wordt gemaakt van een verouderde versie (2012) van de GES-methodiek. In de meest recente versie (2018) worden een andere meer gedetailleerde indeling (bijvoorbeeld ook onder 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en kwalificatie voor de luchtconcentraties gehanteerd. Hiermee kan nog meer inzicht verkregen worden in de effecten van de Derde ontsluitingsweg ten opzichte van de referentiesituatie.

⁹ Volgens informatie van de Rijksoverheid zou er in het najaar een nieuw model van AERIUS uitkomen.

Weidevogelleefgebied

Het MER beschrijft dat als gevolg van de Derde ontsluitingsweg ca. 2,4 ha weidevogelleefgebied weggenomen wordt en dat dit gecompenseerd gaat worden¹⁰.

Beschermde soorten

In het MER is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten en zijn de effecten en mogelijke mitigerende maatregelen beschreven. De Commissie vindt de conclusie in het MER (blz 142) aannemelijk dat in de uitvoeringsfase overtreding van de Wet natuurbescherming kan worden voorkomen. Daarmee is naar haar mening voldoende informatie voor deze fase van de besluitvorming beschikbaar. Zij beveelt wel aan, om bij vervolgbesluitvorming het veldonderzoek te actualiseren, gezien het tijdsverloop tussen de uitgevoerde inventarisatie¹¹ en het moment dat het plan wordt uitgevoerd.

De Commissie vindt de informatie in het MER over de gevolgen voor de natuur voldoende.

¹⁰ Volgens het ontwerp-bestemmingsplan 'Derde Onsluitingsweg Edam-Volendam' wordt een nieuw weidevogelgebied gecreëerd in het oostelijk deel van het plangebied. Tijdens het locatiebezoek bleek echter dat niet fysiek maar financieel gecompenseerd zal worden. Volgens de provinciale regels is dat mogelijk. In het te creëren coulissenlandschap voorziet het plan in een lagere beplanting. Dat gedeelte heeft nu ecologisch nagenoeg geen betekenis voor weidevogels.

¹¹ Het veldonderzoek dateert van 2015-2016. Zie in dit verband ook een van de ingediende zienswijzen met betrekking tot vleermuizen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Jan Bakker

ir. Tilly Fast

ing. Jan van der Grift

ir. Henk Otte

mr. Tom Smit (voorzitter)

mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan 'Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam'.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het om de aanleg van een weg die niet onder de omschrijving van categorie D1.1 of D1.2 valt. Mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. In dit geval gaat het daarom om een vrijwillig MER.

Bevoegd gezag besluit

De gemeenteraad van Edam-Volendam.

Initiatiefnemer besluit

Het college van B&W van Edam-Volendam.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Het college van B&W van Edam-Volendam.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 22 augustus 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft deze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3413](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

